Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 35 / 10. AUGUST 2022

MotoGP England: Bagnaia-Erfolg

Geht da noch was für Ducati?

Formel 1: Chaos bei Alpine

Alonso flüchtet, Piastri will nicht

Moto2: Silverstone-Rennen

Fernández-Sieg plus WM-Führung

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 35



Rallye-WM: Lauf in Finnland

Tänak siegt bei Rovanperä-Heimspiel



ADAC GT Masters: Nürburgring

Mercedes-AMG feiert mit zwei Teams



IndyCar: Rennen in Nashville

Dixon erhöht Chance auf siebten Titel

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

WTCR

MOTORSPORT IMAGES



MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Die Sportwagen-WM erfindet sich neu: Die neun Hersteller in der Topklasse werden die LMP2-Brut verdrängen, die GT3-Klasse soll lemanisiert werden.

Undank ist der Welten Lohn. Das ist der erste Gedanke, wenn man die Pläne des Le-Mans- und WM-Ausrichters ACO betrachtet: Die Franzosen beabsichtigen, die altgediente und bewährte LMP2-Klasse aus dem WM-Aufgebot zu streichen (siehe Seite 15). Seit dem WM-Neustart 2012 sind die LMP2-Wagen das Rückgrat der WEC, quantitativ und qualitativ. Der sportliche Wettkampf ist dank der kosten-gedeckelten Einheitstechnik extrem ausgeglichen und spannend. Die LMP2 ist der Tummelplatz für professionelle Privatteams, die seit jeher volle Starterfelder im Langstreckensport garantieren. Zwar trägt die LMP2 ihre Zweitklassigkeit im Namen, aber in den letzten drei Jahren wuchs die graue Maus LMP2 zur schillernden Diva: Weil die Topklasse schwächelte, rückten die LMP2-Privatteams in den Fokus.

In diesem Jahr standen in Le Mans 27 LMP2-Autos am Start – die Hälfte des Starterfeldes. Nein, an dieser Klasse ist nichts falsch gewesen. Sie öffnete ambitionierten und fähigen Amateuren die Tür nach Le Mans – zum heiligen Gral des Sports. Gleichzeitig bot die Klasse dank der zahlenden Amateure vielen Profis Brot und Arbeit – und neuen Talenten eine erste Chance. Die LMP2 war Geschäftsmodell und Nachwuchsförderung zugleich.

Die Verdienste stehen außer Zweifel. Jetzt planen ACO und FIA, die Klasse abzusägen. Sie muss Platz machen für die neun Hersteller, die ab 2023 und 2024 in die neue Topklasse der WM strömen. Die Gründe sind so banal wie ungerecht: Die WM hat schlicht keinen Platz. Man erwartet 20 Prototypen in der Werkstopklasse, dazu kommen ab 2024 ein Dutzend GT3-Wagen. Der Boxenplatz ist genauso limitiert wie die Anzahl der Fahrzeuge, die man mit Luftfracht durch die Welt karren kann – das neue Limit soll angeblich bei 34 Fixstartern liegen. Der ACO hat die Macht, den LMP2-Bann durchzusetzen. Le Mans ist das goldene Kalb, um das sich im Langstreckensport alles dreht. Als Schmerzensgeld gibt es eine Handvoll Startplätze in Le Mans. Denn auch der ACO weiß: Hersteller kommen und gehen. Und wenn sie gehen, benötigt man einen Plan B – und der heißt ausgerechnet und ironischerweise LMP2.

Wo wir gerade bei der Macht sind: Die GT3-Autos dürfen nach dem Ableben der GTE-Klasse ins Heiligtum Le Mans einziehen. Doch alles im Leben hat einen Preis: Der ACO will seinen eigenen GT3-Kit, wider alle Vernunft und wider allen Plänen, Kosten zu reduzieren (siehe Seite 19). Der ACO wird seinen Willen bekommen, denn er sitzt in Le Mans am längsten Hebel. Sinn macht das nicht: Bei der DTM hat man einen zusätzlichen technischen Baustand abgelehnt, jetzt kommt er durch die Hintertür in Le Mans. Ausgerechnet der Erfinder und Wächter des GT3-Sports, Stéphane Ratel, macht gute Miene zum bösen Spiel: Le Mans sei so speziell, die haben einen Kit verdient. Undank ist der Welten Lohn.

Marcus Schurig
Redakteur

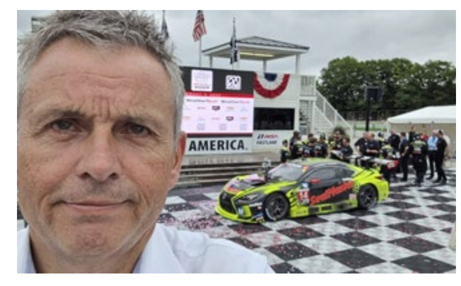


42 Motocross-WM: Der Schweizer Jeremy Seewer wird immer stärker und gewann den GP in Schweden

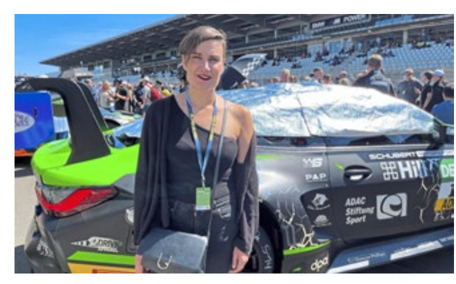
YAMAHA



MSa-Paddock



ETAPPEN-SIEGE IN ROAD AMERICA
Redakteur Marcus Schurig konnte beim IMSA-Lauf in Road America über wichtige Siege berichten: Lexus feierte den ersten GTD-Pro-Erfolg, Wayne Taylor Racing den ersten Sieg in Wisconsin – seit 17 Jahren!



VON SPA DIREKT WEITER IN DIE EIFEL
Nach dem Rennen ist vor dem Rennen. Getreu diesem Motto ging es für MSa-Reporterin Bianca Leppert vom 24h-Rennen Spa nur ein paar Kilometer weiter zur Saisonhalbzeit des ADAC GT Masters am Nürburgring.



BACK FOR GOOD
Nach zwei Jahren Corona war in Finnland bei Lappi-Copilot Janne Ferm die Freude groß, mit MSa-Rallye-Reporter Reiner Kuhn mal einen anderen Gesprächspartner als nur die Fahrerkollegen zu haben.



GESCHICHTE IN DEN HÄNDEN
Oltimer-Fan Imre Paulovits kam beim Grand Prix in Silverstone ganz auf seine Kosten. In der Ausstellung von Triumph aus 120 Jahren hatte es ihm das Erstlingswerk von 1901 besonders angetan.



WILLIAMS

Nach einem Jahr DTM ist Alex Albon zurück in der Formel 1. Im MSa-Interview erklärt der Williams-Pilot, wie er die Zeit genutzt hat und warum er gerne in die Eifel ziehen würde.

Von: **Tobias Grüner**

Sie sind 2019 in die Formel 1 eingestiegen. Welchen Ratschlag würden Sie dem Rookie von damals heute geben.
Ich habe mich damals gut vorbereitet gefühlt. Aber ich würde ihm sagen, dass man Erfahrung nicht so einfach kaufen kann. Alles braucht seine Zeit. Obwohl ich letztes Jahr nicht in der Formel 1 war, fühle ich mich nun besser vorbereitet als Ende 2020. Und wenn ich Erfahrung sage, dann geht es nicht nur um das Fahren selbst.

Sie setzten sich bei der Wahl zum Rookie des Jahres gegen Russell und Norris durch. Was lief danach schief?
Ich würde nicht sagen, dass etwas schieflief. Das wäre übertrieben. Nach einem halben Jahr wurde ich direkt in ein Topteam gesteckt. Früher als jeder andere Fahrer und ohne Testfahrten im Jahr davor. Wenn man sich Youngster heute anschaut, die bekommen die Chance, sich langsam zu entwickeln. 2019 war ein gutes Jahr. 2020 hatte ich dann mit dem Auto zu kämpfen.

Wo lagen die Probleme?
Es war die Erfahrung, die gefehlt hat. Wenn man sich die Abstände von Checo (Pérez) zu Max (Verstappen) zu Beginn letzten Jahres anschaut, dann war das nicht anders als bei mir. Ich habe viel Kritik für meine Leistung eingesteckt. Da kam die Pause 2021 gerade recht. Wenn man nicht selbst fährt, kann man einen Schritt zurücktreten und erkennt plötzlich das ganze Bild. Ich habe gemerkt, wie wichtig es ist, alles aus dem Auto rauszuholen. Manchmal fühlt man sich mit einem Setup nicht wohl, aber es ist trotzdem die beste Abstimmung. Das musste ich erst einmal verstehen.

Alex Albon hat erst drei Punkte gesammelt. Mit der B-Version des Williams sollen bald noch ein paar dazukommen

WILLIAMS

Sie sind ein Jahr DTM gefahren. Haben Sie immer daran geglaubt, dass es mit der Formel-1-Rückkehr klappt?

„Ich habe noch ein paar Rechnungen offen“

Man kann sich natürlich nie sicher sein. Aber ich habe immer voll motiviert auf das Comeback hingearbeitet. Wir hatten auch einen Plan B und C. Aber Plan A war immer die Formel 1. Mir hat die DTM richtig Spaß gemacht, aber von der Formel 1 träume ich, seit ich fünf Jahre alt bin.

Sie würden die DTM nicht als verlorenes Jahr bezeichnen?
Natürlich ist ein Jahr in der Formel 1 besser als ein Jahr außerhalb. Aber ich habe versucht, den Verlust so gering wie möglich zu halten und die Zeit zu nutzen. Ich hatte ein paar Pirelli-Tests mit Red Bull, aber das waren höchstens drei, vier Tage. Deshalb musste ich mich vor allem durch die Arbeit neben der Strecke verbessern.

Wie schwer war es, zwischen DTM und Formel 1 hin- und herzuwechseln?
Ein DTM-Auto ist schon etwas ganz anderes. Lustigerweise hatte ich vor allem mit den elektronischen Helfern im Auto Probleme. In der Formel 1 ist das Fahren sehr puristisch. Es gibt nur dich und das Auto, während die DTM-Renner noch ABS und Traktionskontrolle haben. Es geht teilweise mehr darum, diese Helfer zu verstehen als das Auto selbst. Man musste wissen, wo die Limits der Elektronik liegen und nicht die Limits der Reifen.

Welche DTM-Strecke ist Ihnen besonders in Erinnerung geblieben?
Der Lausitzring war wirklich supercool. Wir sind die Oval-Variante gefahren. Von den anderen Strecken kannte ich einige schon aus meiner Junior-Zeit. Das beste war die Nordschleife. Wir sind mit der DTM auf dem GP-Kurs gefahren, aber Liam (Lawson) und ich haben jede verfügbare Minute auf der Nordschleife verbracht. Wir sind zunächst mit Mietwagen rumgebolzt. Ich hatte einen Citroën C3, er einen VW Polo. Irgendwann hat uns Red Bull zwei Porsche GT3 RS hingestellt. Das war wirklich genial. Ich konnte kaum glauben, wie viel Spaß das macht. Liam und ich haben sogar schon überlegt, ein Haus in der Nähe der Nordschleife zu kaufen, um jeden Tag mit den eigenen Autos fahren zu können.

Was würden Sie von der Formel 1 auf der Nordschleife halten?
Das wäre perfekt. Natürlich brauchen wir harte Reifen, die nicht so schnell überhitzen. Aber sonst wäre es gar nicht so kompliziert, glaube ich. Für das Karussell müsste man sich etwas überlegen. Und dann bitte DRS auf der ganzen langen Geraden.

> „Ich habe meine Chance sehr früh in meiner Karriere bekommen. Mit der jetzigen Erfahrung hätte es damals sicher ganz anders ausgesehen.“
>
> Alex Albon, Williams

Zurück zur Formel 1 heute: Wie schwierig war die Umstellung vom großen Red-Bull-Team zu Williams?
Klar hat Red Bull finanzielle Vorteile, die sich auch mit Budget-Cap noch auswirken. Was die Struktur und die Arbeitsweise angeht, sind beide Teams aber sehr ähnlich. Die Dynamik hängt auch immer von den Persönlichkeiten der Mitarbeiter ab.

Und wie fühlt es sich an, wenn man plötzlich keine Chance mehr auf vordere Plätze hat?
Auf meine Motivation hat das keinen Einfluss. Ich will den Leuten unbedingt beweisen, zu was ich fähig bin. Ich habe noch ein paar Rechnungen offen mit der Formel 1. Natürlich ist die Perspektive etwas anders. Punkte sind für uns wie Siege. Aber das kapiert man schnell. Mir macht es trotzdem viel Spaß. Wir sehen ja die Fortschritte. Schwieriger wäre es, wenn wir uns nicht weiterentwickeln würden.

Wie groß war die Enttäuschung am Anfang der Saison mit dem neuen Auto?
Vor den Wintertests hatten wir schon große Hoffnung. Wir waren dann leider nicht dort, wo wir gerne gewesen wären. Aber wir wussten, dass wir uns dieses Jahr mehr steigern können, als es früher der Fall war. Wir haben unser Design-Konzept dann mitten in der Saison komplett geändert.

Sind Sie mit der B-Version in der Lage, regelmäßig in die Punkte zu fahren?
Das würde ich nicht sagen. Das Upgrade hat uns näher ans Mittelfeld gebracht. Wir müssen aber immer noch um jeden Punkt kämpfen. Das ist für uns schon eine Verbesserung. Wir lernen mit dem neuen Paket immer noch dazu. Mit ein paar weiteren Upgrades könnte es in ein paar Rennen ganz anders aussehen.

Sie haben mit Jost Capito einen deutschen Teamchef, der immer einen sehr lustigen Eindruck macht. Kann er auch ein harter Hund sein?
Er ist ein sehr charismatischer und leidenschaftlicher Mensch. Er hat aber auch eine ernste Seite. Er setzt sich mit seiner Meinung durch und hat eine klare Vision, was sehr wichtig ist. Er ist stark, wenn es verlangt wird. Ich habe viel Respekt vor ihm.

Sie waren nie länger als anderthalb Jahre bei einem Team. Jetzt hat Williams eine mehrjährige Übereinkunft mit Ihnen verkündet.
Ich bin froh, 2023 bei Williams zu fahren. Das Team gibt alles, um Fortschritte zu erzielen. Ich bin voll motiviert, weiter Teil der Reise zu sein. Ich glaube, dass ich dem Team helfen kann, irgendwann regelmäßig zu punkten.

Stellen Sie sich vor, Sie wären selbst ein Teamchef und könnten sich zwei Fahrer aus dem Feld aussuchen.
Wenn ich nicht auf die Gehälter Rücksicht nehmen müsste, würde ich auf jeden Fall Max (Verstappen) nehmen. Er ist extrem talentiert und bringt alles mit. Mit Blick in Richtung Zukunft würde ich noch einen jungen Fahrer aussuchen. Wegen der Teamdynamik würde die Wahl auf Lando (Norris) fallen. Er kommt gut mit Max aus. Max und George (Russell), das würde wohl Feuerwerk bedeuten.

Gibt es bei den jungen Fahrern große Unterschiede?
Alle liegen auf einem ähnlichen Level, aber mit unterschiedlicher Erfahrung. Max hat die meisten Rennen auf dem Buckel. Er ist es gewohnt, in einem Topteam an der Spitze zu fahren. Charles hat dieses Jahr auch einen Schritt gemacht. Dann gibt es George, der mit Lewis kämpft. Das ist sehr beeindruckend. Und dann kommt noch Lando, der sehr stark fährt.

Sie lagen in Ihrer Junior-Zeit auf einem Niveau mit diesen Fahrern. Stecken Sie jetzt bei Williams fest?
Man muss das akzeptieren. Jeder hat die Chance, sich zu beweisen. Meine kam schon sehr früh in der Karriere.

Kam der Aufstieg zu Red Bull vielleicht zu früh?
Das würde ich nicht sagen. Aber mit der jetzigen Erfahrung hätte es damals sicher ganz anders ausgesehen. Und was die anderen angeht: Ich kenne sie alle sehr gut. Sie sind alle sehr talentiert. Wir haben alle schon in den Karts gegeneinander gekämpft und uns gegenseitig angetrieben. Es ist faszinierend, wie diese junge Generation jetzt nach vorne strebt. Ich empfinde das als eine Art Wachablösung. Und so jung sind wir ja eigentlich auch nicht mehr. ■



Alex Albon

Geburtstag: 23.03.1996
Geburtsort: London
Herkunftsland: Thailand

Altmeister und Jungstar: Alonso lässt Alpine im Regen stehen. Piastri will davonlaufen – und für McLaren fahren

Alpine Down Un

Es ist die Transfer-Posse des Jahres. Alpine verkündet Oscar Piastri als Nachfolger von Fernando Alonso. Der junge Australier lehnt ab. Piastri brüskiert Alpine in aller Öffentlichkeit. Er will zu McLaren.

Von: **Andreas Haupt**

In der Formel 1 gibt es nichts, was es nicht gibt. Selbst das Unvorstellbare, das gerade mit Alpine passiert. Die Franzosen werden von einem Altstar und einem möglichen Weltmeister der Zukunft vorgeführt – ja fast schon auseinandergenommen.

Fernando Alonso wechselt zu Aston Martin, ohne seinen Noch-Arbeitgeber vorab darüber informiert zu haben. Mit einem Vertrag über ein Jahr plus Option für 2024 ließ sich der stolze Spanier nicht abspeisen. „Fernando hatte mir am Sonntag in Ungarn noch gesagt: Mach dir keine Sorgen. Ich habe noch nirgends unterschrieben“, legt Alpine-Teamchef Otmar Szafnauer seine Position dar. „Wir standen ja tatsächlich vor einem Abschluss. Die Anwälte haben nur noch an den letzten Details gefeilscht.“ Doch bevor nichts unterschrieben ist, ist in der Formel 1 nichts sicher.



Alpine ebnet Oscar Piastri mit einem Millionen-Investment den Weg in die Formel 1. Doch der 21-Jährige ist nicht dankbar. Loyalität? Er will lieber zu Konkurrent McLaren.

Da hat sich Szafnauer ein Stück weit irreführen lassen. Am Morgen danach erfuhr er von Alonsos Unterschrift bei Aston Martin aus der Presse.

Absurdes Theater

Das Vorgehen des 41-Jährigen verwundert nicht. Alpine hatte ihm die Rückkehr in die Königsklasse ermöglicht. Sich an gewisse Gepflogenheiten zu halten, ist aber nicht Alonsos Sache. Er ist immer noch ein brillanter Fahrer, der weiter gerne verbrannte Erde hinterlässt. Bei McLaren, bei Ferrari und jetzt bei Alpine. Alonso postete freudige Fotos von sich aus seiner Heimat Oviedo, während die Welt dachte, er schippe-



re auf Griechenland. Irgendwie typisch: Das könnten vergiftete letzte neun gemeinsame Rennen werden – auch wenn man bei Alpine zu glauben scheint, dass der Kampf um den vierten WM-Platz gegen McLaren Fahrer und Team irgendwie zusammenhält.

Der zweite Teil macht diese Geschichte unglaublich – ja fast schon absurd. Ein 21-Jähriger ohne einen einzigen Grand Prix in der Vita schlägt seine Beförderung aus. Stattdessen stößt er seinen Ausbilder, der Millionen in ihn investierte, in aller Öffentlichkeit vor den Kopf.

Alpine hatte Oscar Piastri am Dienstagabend (02.08.) als Nachfolger von Alonso 2023 ausgerufen – ohne den Australier in der Pressemitteilung zu zitieren. Zu dem Zeitpunkt war es mitten in der Nacht in Piastris Heimat Australien. Es musste etwas faul sein. Keine zwei Stunden später twitterte der Nachwuchsstar, dass Alpine ohne sein Einverständnis gehandelt habe. Dass er keinen Vertrag beim Team für 2023 unterschrieben habe. Mit dem letzten Satz donnerte er die Tür zu: „Ich werde im nächsten Jahr nicht für Alpine fahren." Er will sich McLaren anschließen, die dafür seinen Landsmann Daniel Ricciardo ausmanövrieren müssen.

Piastri gilt als eines der Wunderkinder im Motorsport. Er gewann 2020 und 2021 die Formel 3 und Formel 2 – jeweils im ersten Anlauf. Renault nahm ihn Anfang 2020 in seine Kaderschmiede auf. Schickt ihn in diesem Jahr rund um die Welt, um 5000 Testkilometer in einem Vorjahresauto zu sammeln, Strecken zu lernen und sich auf die Formel 1 vorzubereiten. Allein der Motor für diese Tests koste 1,75 Millionen Euro, rechnet Szafnauer in der spanischen „El Confidencial" vor. Fahrzeug, Verschleiß von Teilen, Streckenmiete, Ingenieure, Mechaniker, Flüge, Hotels: Das verschlingt Millionen. Dafür erwartet Alpine Dankbarkeit. Loyalität. Piastri habe im November einen Vertrag unterschrieben. „Unsere Anwälte sagen, dieser sei bindend", schildert Szafnauer.

Ricciardo unerwünscht

Alpines Plan sah vor, Piastri vorerst bei Williams zwischenzuparken. Der australische Jungspund lehnte das ab. McLaren hat davon Wind bekommen – und will die Zwickmühle, in die sich Alpine selbst gebracht hat, ausnutzen. Der französische Rennstall hatte im Sommer 2021 Esteban Ocon für drei Jahre verlängert. Offenbar ohne Hintertürchen. Das fällt Alpine jetzt auf den Kopf. Weil man neben Ocon nur noch einen Platz freihatte und zu spät zwischen Alonso und Piastri wählte. Alonso hat man bereits verloren, und es droht der Verlust der Nachwuchshoffnung.

Irgendwie wird man das Gefühl nicht los, dass Alonso und Mark Webber, Piastris Manager, hier Doppelpass gespielt haben – und Alpine das Eigentor selbst versenkt. Kein Alonso und kein Piastri: Das würde einem Gesichtsverlust im Werksrennstall gleichkommen. In diesem Fall werden einige Manager um ihre Positionen fürchten müssen. Gegenwart und Zukunft wären auf einen Schlag verspielt. Wie soll man das dem Renault-Vorstand um Luca de Meo erklären? Wie kann es sein, dass man einen Fahrer ausbildet, ihm alles hinterherträgt und gleichzeitig keinen wasserdichten Vertrag für 2023 oder länger mit ihm hat? Sollte Piastri tatsächlich ein Hintertürchen gefunden haben?

McLaren verhält sich still. Woking wirkt ruhig und siegessicher. Man habe seine Hausaufgaben erledigt, lässt der Rennstall im Sommerurlaub ausrichten. Hinter vorgehaltener Hand wurde Daniel Ricciardo, der teuerste Angestellte, seit Wochen angezählt. Der 33-jährige Australier enttäuschte in seinem McLaren-Debütjahr trotz Sieg in Monza. Der achtfache GP-Sieger fährt Lando Norris auch in dieser Saison hinterher.

Es gibt Stimmen im Team, die sagen, man habe alles unternommen. Ricciardo sei einfach ein paar Zehntel langsamer. In der Quali steht es 11:2 für Norris. 76 der 95 Punkte hat er für McLaren eingefahren. Rechnung: Mit zwei Norris' wäre McLaren WM-Vierter und nicht hinter Alpine.

Ricciardo hat einen gültigen Vertrag für 2023. Allerdings weiß er, dass McLaren ihn nicht mehr haben möchte. Dass man ihn gegen Piastri austauschen will. Soll er da seinen Vertrag aussitzen? Oder besser eine neue Herausforderung suchen? McLaren müsste ihn ausbezahlen, hätte im Gegenzug aber vielleicht die stärkste Fahrerpaarung für die Zukunft. Ricciardo wäre sicher ein Kandidat für Alpine. „14 Fahrer haben mich kontaktiert", sagt Szafnauer. „Vier kämen in die engere Auswahl – darunter Piastri."

Der Fall dürfte vor Gericht landen – vor einem der FIA oder einem außerhalb. Ausgang? Dafür müsste man alle Details kennen. Es ist schwer vorstellbar, dass Alpine einen solchen Bock schießt. Gleichzeitig aber auch schwer vorstellbar, dass Piastri und sein Management für dieses eine Manöver alles aufs Spiel setzen. Eines scheint sicher: Piastri, 21, ist unerschütterlich. Aus diesem Holz sind Weltmeister geschnitzt. Siehe Alonso. Doch der hat sich mit seiner Politik weitere WM-Titel selbst verwehrt. Die Topteams wollen ihn schon lange nicht mehr. ■


XPB
Boss und Teamchef: Haben Rossi und Szafnauer sich verzockt oder recht?


XPB
Manager Webber: Hintertür als Eintrittstor zur Piastri-McLaren-Zukunft?

Formel 1

Honda weiter an Bord

Ende 2021 zog sich Honda offiziell aus der Formel 1 zurück, rüstet Red Bull und Alpha Tauri aber weiter mit Motoren aus. Die Partnerschaft wird verlängert.

Von: **Andreas Haupt**

Honda sichert Red Bull die technische Unterstützung bis einschließlich der Saison 2025 zu – und verlängert damit das Abkommen, das ursprünglich eine Zusammenarbeit bis 2023 vorgesehen hatte. Die Japaner kümmern sich weiter um Wartung und Betrieb der komplizierten Power Unit. In der Fabrik und vor Ort an der Rennstrecke.

Der Deal ist für Red Bull von großer Bedeutung. Weil er sicherstellt, dass sowohl das A-Team als auch Alpha Tauri bis zum Reglementswechsel mit einem Antrieb versorgt sind. So kann sich Red Bull voll auf den 2026er Motor konzentrieren, den man in Eigenregie auf dem Campus Milton Keynes entwickelt – bald mit dem neuen Team-Partner Porsche.

Honda hält mit dem verlängerten Vertrag weiter den direkten Draht zur Formel 1 aufrecht. Ein Teil der eigenen Ingenieure bleibt beschäftigt. Die Auftragsarbeiten führt Hondas Tochterunternehmen HRC durch. Da die Motoren über die Regeln eingefroren sind, entstehen keine Entwicklungskosten. Es müssen von Seiten Hondas also keine zusätzlichen Ressourcen freigemacht werden. ■



WILHELM

Freude bei Red Bull: Honda (HRC) bleibt im Tarnmantel erhalten

Formel 1

Streit vor Schlichtung

Die FIA will den Unterboden für 2023 beschneiden, damit die Autos das Bouncing loswerden. Sechs Teams begehrten auf, darunter Ferrari und Red Bull. Ein Kompromiss dürfte die Streithähne milde stimmen.

Von: **Andreas Haupt**

Eigentlich sollte bereits am 2. August im FIA-Weltrat abgestimmt werden. Doch die Entscheidung über die Unterboden-Regeln für 2023 wurde wie das Motoren-Reglement ab 2026 noch einmal vertagt. Es zeichnet sich jedoch ein Kompromiss ab, mit dem alle Teams offenbar leben können. Der Unterboden soll an den Kanten um 15 Millimeter aufgebogen werden.

Die FIA hofft, damit den Autos das aerodynamisch erzeugte Bouncing auszutreiben und die Fahrer vor möglichen Verletzungen zu schützen. Der Weltverband hatte anfangs eine Anhebung um 25 Millimeter verlangt, brachte damit jedoch sechs Teams gegen sich auf – darunter Ferrari und Red Bull. Beide argumentierten, dass es für einen Eingriff dieser Größenordnung zu spät sei. Dass die Entwicklung für 2023 bereits zu fortgeschritten sei, und ein Umbau viel Geld verschlingen würde. Man drohte, im Notfall gegen die FIA vorzugehen, sollte diese die Regeländerung unter dem Deckmantel der Sicherheit durchpeitschen.

Der Weltverband konnte sich einen Rückzieher nicht erlauben. Die FIA muss zeigen, wer die Regeln macht. Sonst wird man unglaubwürdig. Hätte man einfach dem Gegenvorschlag von Ferrari und Red Bull zugestimmt, die Kanten um zehn Millimeter aufzubiegen, hätten Teams wie Mercedes protestiert. Also musste ein Kompromiss her. Keiner weiß, ob damit die Probleme gelöst sind. ■



WILHELM

Wirklich eine Lösung? Bouncing lässt sich im Windkanal schwer nachstellen

NACHRICHTEN

ZAHLEN ZUM BOOM

Liberty Media steuert mit der Formel 1 auf ein finanzielles Rekordjahr zu. Der US-amerikanische Konzern meldet für das zweite Quartal 2022 einen Umsatz von 744 Millionen US-Dollar mit der Königsklasse. Im Vorjahr waren es 501 Millionen. Im ersten Quartal hatte sich der Umsatz der gesamten Formel-1-Gruppe bereits von 180 auf 360 Millionen verbessert. In Summe steht nach dem ersten Halbjahr ein Umsatz von 1,104 Milliarden US-Dollar. Das operative Ergebnis hat sich von einem Minus ins Plus gedreht. Im zweiten Quartal 2021 hatte es noch einen Verlust von 43 Millionen gegeben, ein Jahr später in den Monaten April bis Juni einen Gewinn von 49 Millionen.

KEIN HYBRID-UPDATE

Ferrari will mit einem verbesserten Hybrid-Paket noch ein bisschen mehr aus der Power Unit herausholen. Rivale Red-Bull-Honda soll dagegen kein Upgrade mehr für MGU-K, Batterie und Leistungselektronik in der Pipeline haben. Ähnliches ist von Mercedes zu hören. Die Deadline für die Homologation ist am 1. September. Danach darf die Power Unit nur noch angefasst werden, wenn ein Hersteller ein Zuverlässigkeitsproblem nachweist.

ZUGABE FÜR SIMONA

Die Schweizer IndyCar-Pilotin Simona de Silvestro wird auch das Saisonfinale in Laguna Seca bestreiten. Nachdem ihr Team Paretta Autosport, das zu einem Großteil aus weiblichen Crew-Mitgliedern besteht, zunächst nur mit den Läufen auf der Road America, in Mid-Ohio und in Nashville geplant hatte, gab man am vergangenen Wochenende bekannt, die Partnerschaft mit Ed Carpenter Racing um ein Rennen verlängert zu haben. Die Gründerin Beth Paretta will das Programm für die Saison 2023 stark ausbauen.



Ganassi-Pilot Scott Dixon feierte in Nashville seinen 53. IndyCar-Sieg, nur A. J. Foyt triumphierte häufiger (67)

Der Überlebenskün

Auch die zweite Ausgabe des Stadt-Grand-Prix von Nashville war ein Chaosrennen mit 36 Runden unter gelber Flagge. Der beste Überlebenskünstler war Scott Dixon, der nun gute Chancen auf seinen siebten Titelgewinn hat.

Von: **Michael Schmidt**

Der Nashville Music City Grand Prix ist halb Autorennen, halb Überlebenskampf. 36 der 80 Runden fanden hinter dem Safety Car statt. Im letzten Jahr waren es 33. Die achte Gelbphase vier Runden vor Schluss zwang die Rennleitung, das Rennen mit der roten Flagge zu unterbrechen. Josef Newgarden hatte Romain Grosjean beim Restart in die Mauer von Kurve 9 gebombt. Das Rennen wäre sonst hinter dem Safety Car zu Ende gegangen.

Scott Dixon ließ sich auf dem kurzen Sprint bis zur Zielflagge von den jungen Wilden in seinem Rückspiegel nicht mehr überraschen. Scott McLaughlin, Álex Palou und Alexander Rossi kamen innerhalb einer Sekunde mit dem Sieger ins Ziel.

Eigentlich hätte Dixon dieses Rennen nie gewinnen dürfen. Der 42-jährige Neuseeländer stattete seiner Box sechs Besuche ab und kassierte noch eine Strafe für einen Notstopp, als die Boxengasse geschlossen war. Seine beiden Verfolger kamen mit zwei Stopps über die Runden. Der Dallara des Ganassi-Teams wurde bei einem Massencrash mit anschließendem Stau in der 33. Runde am Diffusor stark beschädigt. „Die Lenkung stand schief, die Hinterachse war krumm und ich verlor massiv Abtrieb." Die Mechaniker mussten den Frontflügel fast auf Minus stellen, um das Abtriebsdefizit im Heck auszugleichen.

Dixon ging nach diversen Reparaturen an seinem Auto auf Platz 20 mit fast einer Runde Rückstand wieder ins Rennen. Die Hoffnung gab er nicht auf. Er erinnerte sich an die Story von Vorjahressieger Marcus Ericsson, der nach einem Auffahrunfall eine Runde verlor und trotzdem am Ende ganz oben stand. „Als ich ganz hinten lag, sagte ich mir: Das könnte noch ein guter Tag werden." Der Schlüssel, so Dixon,

> „Es war ein wilder Tag. Als ich ganz hinten lag, habe ich fast für weitere Unfälle und Gelbphasen gebetet. Nur so konnte ich nach vorne kommen."
>
> Scott Dixon

war der letzte Boxenstopp, bei dem man darauf verzichtete, die Reifen zu wechseln. „Das hat mir ein paar Plätze eingebracht."

Kaum eines der 15 Autos, die das Rodeo überlebten, kam ohne Blessuren über die Distanz. Der Dritte, Álex Palou, hatte eine Begegnung mit Will Power, dessen Getriebe beim Hochschalten nicht immer dem Kommando des Fahrers folgte. Alexander Rossi fiel nach einem Dreher in der achten Runde hoffnungslos zurück und wurde trotzdem noch Vierter. Colton Herta auf Platz 5 trug bei einem Mauerkuss nach einer Karambolage mit Dalton Kellett einen Schaden an der Aufhängung rechts vorne davon.

Der schnellste Mann im Feld hielt sich aus allen Unfällen heraus und gewann trotzdem nicht. Scott McLaughlin verlor das Rennen durch einen langsamen zweiten Boxenstopp. „Der hat mich auf Platz 16 zurückgeworfen. Danach bin ich mit Wut im Bauch nach vorne gefahren. Eine Runde hat noch gefehlt, dann hätte ich Dixon überholt", bilanzierte der Trainingsschnellste mit einem weinenden Auge.

Sieben mit Titelchancen

Die vielen Kollisionen sorgten für viel böses Blut. Takuma Sato wollte Rookie Devlin DeFrancesco an den Kragen, nachdem ihn der Andretti-Fahrer in einem plumpen Manöver in die Mauer gedrückt hatte. Grosjean gab seinem Unfallgegner Newgarden eindeutige Handzeichen. Der Zweite der Startaufstellung sah als Fünfter bei der Freigabe des Rennens gute Chancen auf sein zweites Podium in diesem Jahr. Newgarden entgegnete ohne Mitleid: „Keine Ahnung, was er von mir will. Ich lag neben ihm und hatte die Nase leicht vorn."

Das Resultat hat das Titelrennen noch spannender gemacht. Drei Rennen vor Schluss können



INDYCAR

noch sieben Fahrer Meister werden. Dixon hat mit seinem zweiten Saisonsieg bis auf sechs Punkte zu Will Power aufgeschlossen. Es wäre sein siebter Titel. Sein Manager Stefan Johansson lobt: „Scott macht auch aus einer mittelmäßigen Saison das meiste." Indy-500-Sieger Marcus Ericsson liegt sechs Zähler dahinter in Schlagdistanz. Der Vorjahressieger von Nashville glaubt: „Die Meisterschaft wird über Beständigkeit entschieden." Álex Palou widerspricht: „Ich brauche noch zwei Siege aus drei Rennen, wenn ich den Titel verteidigen will."

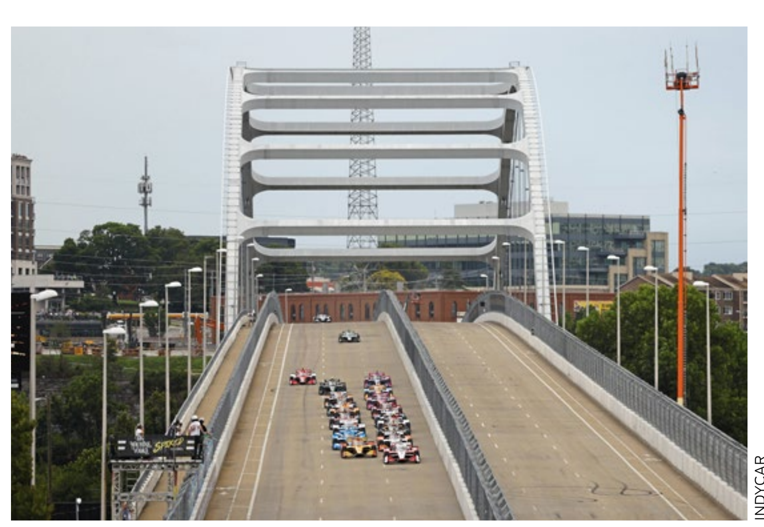
Kein typischer Stadtkurs

Trotz der Kosmetik an vier Stellen blieb die 3,492 Kilometer lange Strecke zwischen dem Nissan Stadium und Downtown eine Rumpelpiste mit hoher Gefahr von Gelbphasen. „Das ist kein typischer Stadtkurs wie Long Beach oder St. Pete. Eher das Gegenteil", gibt Newgarden der Piste in Amerikas Music City einen Sonderstatus. Tatsächlich handelt es sich um zwei Strecken, die durch eine lange Brücke über den Cumberland River verbunden sind. Die eine ist ein etwas farbloses Viereck auf einem Parkplatz, die andere ein Irrgarten von fünf Kurven auf 400 Metern nahe Nashvilles Innenstadt.

Um die Unfallgefahr zu reduzieren, wurden die Starts diesmal auf den Teil der Brücke verlegt, der wieder auf den Parkplatz zurückführt. Dort ist die erste Kurve nach 1091 Metern Anlauf etwas breiter als auf dem umgekehrten Weg, wo ein Nadelöhr auf die Fahrer wartet. Es hat nicht viel geholfen. Drei Mal endete der Restart direkt wieder in einem Unfall. Einmal losgelassen, schalteten viele Fahrer einfach das Hirn aus. Colton Herta kritisierte: „Es war kein guter Platz für den Restart. Das Feld kommt mit 320 km/h von der Brücke runter und staucht sich beim Bremsen mit hoher Geschwindigkeit zusammen."

Das Vertragsgezeter um Álex Palou ist immer noch nicht ausgestanden. Der Vorjahresmeister hatte für 2023 bei McLaren unterschrieben, obwohl Ganassi behauptet, noch einen gültigen Vertrag mit dem 25-jährigen Spanier zu haben. Warum erinnert uns das nur an die Posse um Oscar Piastri, der in der Formel 1 zwischen den Stühlen von McLaren und Alpine sitzt? Der Fall in der sonst eher friedlichen IndyCar-Szene beschäftigt jetzt die Gerichte. Dixon-Mentor Johansson prophezeit: „So wie ich die Verträge von Chip Ganassi kenne, sind die alle wasserdicht. Es würde mich wundern, wenn es diesmal anders wäre."

Für Johanssons zweiten Kunden Felix Rosenqvist ist das ärgerlich. Der Schwede hätte in McLarens neuem Dreimann-Team mit O'Ward, Rossi und Palou keinen Platz. „Ich kann mich nur durch Resultate empfehlen", bedauert Rosenqvist. Und hoffen, dass Palou bei Ganassi bleiben muss. Bei so viel Kontroverse ist man fast schon froh, dass es auch noch Loyalität gibt. Ed Carpenter Racing bestätigte seinen Jungstar Rinus VeeKay für mehrere Jahre. ■


INDYCAR

Auch die Restarts fanden diesmal auf dem Rückweg über die Brücke statt


INDYCAR

Grün statt Rot: Nachhaltigerer Kautschuk für die optionale Mischung



INDYCAR

Ein schlechter Stopp kostete Pole-Setter Scott McLaughlin den Sieg

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 14. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Will Power	450
2.	Scott Dixon	444
3.	Marcus Ericsson	438
4.	Josef Newgarden	428
5.	Álex Palou	417
6.	Scott McLaughlin	392
7.	Patricio O'Ward	391
8.	Alexander Rossi	330
9.	Felix Rosenqvist	325
10.	Colton Herta	315

INDYCAR, NASHVILLE

14. von 17 Rennen; Renndistanz: 80 Runden (279,36 Kilometer)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	2:06.24,2439 h
2.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 0,1067 s
3.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 0,6100 s
4.	Alexander Rossi	Andretti-Honda	+ 0,9412 s
5.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 1,3942 s
6.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 2,1828 s
7.	Felix Rosenqvist	McLaren SP-Chevrolet	+ 2,8426 s
8.	Christian Lundgaard	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 3,2724 s
9.	Simon Pagenaud	Meyer Shank-Honda	+ 4,4000 s
10.	Jack Harvey	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 5,1560 s

Das Acura-Finale



Am Anfang und am Ende in Front: Der siegreiche WTR-Acura lag nur in der Mittelphase hinten

Trotz einer Neueinstufung mit zehn Kilo mehr Ballast verbuchte Acura auch beim zehnten Saisonlauf der IMSA-Serie in Road America den Sieg: Das Team von Wayne Taylor Racing gewann mit den Piloten Filipe Albuquerque und Ricky Taylor. Beim Finale in Atlanta kämpfen nur noch die beiden Acura-Teams um den Titel.

Von: **Marcus Schurig**

Wenn die Reihenfolge in der DPi-Topklasse in Runde vier die gleiche ist wie in der 64. Schlussrunde, dann deutet alles auf ein gähnend langweiliges IMSA-Rennen hin? Falsch gedacht, das war wohl nur eine Laune des Zufalls. Der auf 2:40 Stunden angesetzte zehnte Saisonlauf bot mit anfänglichem Nieselregen, einem echten Regenschauer und einem trockenen Finale alle Zutaten für Spannung – den Rest erledigten vier Gelbphasen, die sicherstellten, dass sich niemand wirklich vom Acker machen konnte.

Das liederliche Wetter konnte das Acura-Team von Wayne Taylor nicht am Siegen hindern: Am Tag zuvor hatte Filipe Albuquerque wieder einmal die Pole-Position geholt, allerdings unter trockenen Bedingungen. Für den Renntag lag die Schauerwahrscheinlichkeit bei 80 Prozent.

Das Grundgerüst des DPi-Duells lautet wie folgt: Den Acura munden schnelle und flüssige Kurven, die Cadillac sind bei der mechanischen Traktion in langsamen Kurven überlegen – Road America hat beides. Eine wirklich spannende Ausgangslage?

Potenzial beim Spritsparen

IMSA hat sein BOP-System für die Topklasse 2022 feingetunt: Bei jedem Rennen wird so nachjustiert, dass die streckenabhängigen Vorteile eliminiert werden. Acura musste zehn Kilo zuladen, doch Cadillac-Pilot Richard Westbrook (#5) hatte eine Vorahnung: „Die Acura haben mehr Spielraum beim Spritsparen – das könnte das Rennen entscheiden.“

Und der Brite sollte recht behalten. Nach 49 Rennminuten stürmte Westbrook beim Restart nach der ersten Gelbphase binnen zwei Runden von Platz 5 auf Position 1 – denn nur er hatte beim Stopp unter Gelb den stärker werdenden Regen korrekt antizipiert und Wet-Reifen aufgezogen. Bei der mechanischen Traktion ist der Caddy eh das Maß der Dinge. Westbrook ließ die Slick-bereiften DPi-Gegner stehen und baute den Vorsprung zügig aus. Vier Runden später mussten die anderen DPi-Teams ihren Fehler bei der Reifenwahl korrigieren und unter Grün an die Box kommen – zu diesem Zeitpunkt sprach alles für einen Cadillac-Sieg.

> „Wir haben früh begonnen, Sprit zu sparen, um beim letzten Boxenstopp durch eine kürzere Standzeit wieder nach vorne zu kommen.“
>
> WTR-Acura-Pilot Albuquerque

„Das Team hatte eine perfekte Strategie ausgeknobelt, und weil die Konkurrenz noch mal reinkommen musste, hatte ich einen irre großen Vorsprung“, so Westbrook. Die beiden Ganassi-Cadillac lagen da über eine Minute zurück, die Acura von Wayne Taylor Racing (#10) und Meyer Shank Racing (#60) standen fast vor der Überrundung. „Für eine kurze Zeit hatte ich die Hoffnung, dass wir eine volle Runde Vorsprung herausholen, dann wäre das Rennen gelaufen gewesen“, so Westbrook, der sich den JDC-Miller-Cadillac wie gewohnt mit Tristan Vautier teilte.

Doch die Cadillac-Dreifachführung war nur eine Momentaufnahme, denn wie immer in der IMSA-Serie ist die nächste Gelbphase nie weit. Und die kam in Runde 30 genau zur Rennhalbzeit. Der enorme Vorsprung von Westbrook war Makulatur, alle DPi-Teams wechselten zurück auf Slickreifen.

Vautier konnte zwar die Führung nach dem Restart verteidigen, doch die dritte Safety-Car-Phase 53 Minuten vor Rennende veränderte alles: Jetzt ging es plötzlich nicht mehr um die richtige Reifenwahl oder die mechanische Traktion – sondern alles drehte sich um den Verbrauch.

„Wir waren uns sicher, dass noch eine Gelbphase kommen würde", so WTR-Acura-Pilot Filipe Albuquerque. „Also haben wir früh begonnen, Sprit zu sparen, um beim letzten Boxenstopp durch eine kürzere Standzeit wieder nach vorne zu kommen."

Der Plan ging auf: Beim letzten Stopp unter Gelb war die Nachtankzeit des WTR-Acura (#10) von Albuquerque und Ricky Taylor acht Sekunden schneller als beim JDC-Miller-Cadillac von Vautier. Der Franzose verlor vier Plätze, der Portugiese gewann drei Plätze. Der zweite Acura (#60) von Tom Blomqvist und Oliver Jarvis gewann beim Stopp vier Plätze und ging in Führung. Plötzlich hatte Acura zwei Autos in Front, die vier Cadillac reihten sich dank der längeren Nachtankzeiten dahinter ein.

„Die Cadillac können so viel mehr Sprit sparen als wir, damit haben sie einen klaren Vorteil, besonders wenn die letzte Safety-Car-Phase an der Schnittstelle zum letzten regulären Stopp liegt", so Vautier. Der letzte Stopp unter Gelb erfolgte in Runde 45 – 42 Minuten vor Rennende. Die Reichweite der DPi in Road America? 42 bis 45 Minuten. Bei Acura war klar, dass beide Autos voll durchfahren konnten, die Cadillac-Kutscher mussten auch im letzten Stint Sprit sparen.

Für Meyer-Shank-Pilot Oliver Jarvis war die Führung nach der dritten Gelbphase wie ein Schock: „Wir sind mit einem Setup für nasse Bedingungen ins Rennen gegangen, der erste Stint von Tom Blomqvist war eine Katastrophe, und wir wurden durchgereicht." Das Team der Meisterschaftsführenden baute das Setup des Autos mit der Startnummer 60 beim ersten Stopp komplett um. „Das war die richtige Entscheidung, aber wir sind nur dank des kürzeren letzten Stopps wieder so weit nach vorne gekommen", erklärte Oliver Jarvis im Ziel.

Albuquerque versus Jarvis

Nach fünf zweiten Plätz wollten die Meisterschaftsleader Jarvis und Blomqvist endlich mal gewinnen, doch WTR-Schlussfahrer Filipe Albuquerque hatte was dagegen: Der Portugiese passierte den Briten in Runde 55 im dichten Überrundungsverkehr, als er ein GT-Auto mit zwei Rädern in der

> „Für kurze Zeit hatte ich die Hoffnung, dass wir eine volle Runde Vorsprung herausholen können – dann wäre das Rennen gelaufen gewesen."
>
> JDC-Cadillac-Pilot Westbrook

Wiese überholte und gleich danach in Turn 7 unwiderstehlich an Jarvis vorbeizog. „Ich hatte nach der Pole-Position viel Vertrauen ins Auto", so Albuquerque. „Das Überholmanöver war riskant, weil ich leicht in die Wiese musste, um ein GT-Auto zu passieren. Aber damit hatte ich die perfekte Position, um Jarvis attackieren zu können."

Albuquerque gab zu, dass er mit dem Sieg nicht mehr gerechnet hatte. „Ich konnte das Rennen im ersten Stint bei Nieselregen zwar anführen, aber im Regen hatte mein Teamkollege Ricky Taylor mit Slick-Reifen einen harten Job. Durch die falsche Reifenwahl fielen wir bis ans Ende des DPi-Feldes zurück. Bei der letzten Gelbphase hatten wir einen superschnellen Stopp, weil wir vorher Benzin gespart haben – die kürzere Standzeit hat uns wieder in den Kampf um den Sieg zurückgebracht."

Für Markenkollege Jarvis im Schwesterauto ging die Sache weniger gut aus: In den Schlussminuten kam er unter Druck des Cadillac von Earl Bamber (#02), sieben Minuten vor Ende hämmerte er seinen Acura im Verkehrsgetümmel ausgangs von „The Kink" hart in die Mauer, was die vierte und letzte Gelbphase auslöste. Durch den Unfall verlor Jarvis zwei Plätze, womit beide Chip-Ganassi-Cadillac auf dem Podium landeten. Wegen der vielen Trümmerteile wurde das Rennen unter Gelb beendet.

Für Westbrook und Vautier war das Finale eine Enttäuschung: „Wir lagen beim letzten Restart auf Platz 3, aber dann wollte sich Renger van der Zande mit Gewalt vorbeipressen, dabei ist auch noch Earl Bamber durchgerutscht", sagt Vautier. „Wir hätten hier wirklich ein Podium verdient gehabt, denn im Rennen


IMSA
Earl Bamber und Alex Lynn holten mit etwas Dusel im Finale noch Platz 2



IMSA
Sieger Filipe Albuquerque wird von seinem Teamchef Wayne Taylor geherzt



IMSA
Acura hat mehr Spritsparpotenzial als Cadillac – ein Schlüssel zum Sieg



IMSA
Das Duell zwischen Lexus und Porsche bestimmte das GTD-Pro-Rennen



Zwei Welten bei Cadillac: Ganassi räumt alles ab, JDC und Whelen fahren meist hinterher

IMSA

waren wir eigentlich stärker als die beiden Ganassi-Cadillac, die uns sonst immer einen Schritt voraus sind."

Der Meistertitel entscheidet sich damit beim Finalrennen in Atlanta Ende August: Das Meyer-Shank-Duo Jarvis und Blomqvist büßte in Road America seine Führung ein, Filipe Albuquerque und Ricky Taylor führen die Meisterschaft jetzt mit 19 Punkten Vorsprung an. Die gute Nachricht aus Acura-Sicht: Die Cadillac-Teams haben keine realistischen Chancen mehr.

Spritpoker in der GTD-Pro

Ein guter Verbrauch und ein großer Spritpoker entschieden auch in der GTD-Pro-Klasse für GT3-Werksteams über den Sieg. Der Lexus des VasserSullivan-Teams (#14) beharkte sich über die volle Distanz mit dem Pfaff Motorsport-Elfer (#9) von Matt Campbell und Mathieu Jaminet. Der Rahal-BMW (#25) verlor nach einem Ausrutscher in der Startphase, Schäden am Unterboden und Ärger mit der Steuerung von ABS und Motor früh den Anschluss. Die Corvette (#3) von Antonio García und Jordan Taylor sowie der Aston Martin Vantage (#23) von Ross Gunn und Maxime Martin kamen den ganzen Tag nicht über die Plätze 3 und 4 hinaus.

Der Sieg wurde über einen Spritpoker entschieden: Lexus und Corvette absolvierten ihren letzten Stopp 1:18 Stunden (!) vor Rennende während der zweiten Safety-Car-Phase. In der dritten Safety-Car-Phase blieben beide Teams draußen. Zwar dauerte die Gelbphase 17 Minuten, doch beim Restart waren immer noch 36 Minuten zu fahren. „Wir brauchten definitiv am Ende noch mal eine Gelbphase, um ohne Splash-Stopp ins Ziel zu kommen", gab Sieger Jack Hawksworth im Ziel zu.

Die letzte Gelbphase kam, aber auf den allerletzten Drücker: Durch den Unfall von Acura-Pilot Oliver Jarvis sprang die Ampel sieben Minuten vor Rennende noch mal auf Gelb – die Rettung für Jack Hawksworth und Teamkollege Ben Barnicoat. „Wir haben das Rennen in 51 von 62 Runden angeführt, was dafür spricht, dass wir ein starkes Auto hatten, auch wenn uns der Porsche immer im Genick hing", so Hawksworth nach dem Rennen.

Schlussfahrer Barnicoat hatte die Aufgabe, den Elfer in der Schlussphase hinter sich zu halten – und trotzdem Sprit zu sparen. „Das Team sagte mir den Zielverbrauch an, und es war extrem hart, diese Vorgaben zu erfüllen, wenn man von hinten permanent Druck hat", so der Brite. Porsche-Fahrer Matt Campbell war im Ziel frustriert: „Ohne die letzte Gelbphase hätte der Lexus zum Splash reinkommen müssen, da hatten sie Glück. Aber ich hatte ehrlich gesagt nie eine echte Chance, um den Lexus zu attackieren, weil Barnicoat besonders im Finale den besseren Topspeed hatte." ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ZEHNTER IMSA-SAISONLAUF: ROAD AMERICA, WISCONSIN (USA)

Länge der Strecke: 6,514 km; **Renndistanz:** 64 Runden = 416,896 km; **Pole-Positions: DPi:** Filipe Albuquerque, DPi-Acura (#10): 1.48,915 min; **GTD-Pro:** Jack Hawksworth, Lexus RC F GT3 (#14): 2.05,365 min; **GTD:** Robby Foley, BMW M4 GT3 (#96): 2.06,084 min: **Schnellste Rennrunden: DPi:** Alex Lynn, Cadillac-DPi (#02): 1.51,636 min; **GTD-Pro:** Matt Campbell, Porsche 911 GT3 R (#9) 2.09,198 min; **GTD:** Daniel Juncadella, Mercedes AMG GT3 (#79) 2.08,425 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPi	#10	Albuquerque/Taylor	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	2:40.44,167 h
2.	DPi	#02	Bamber/Lynn	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+1,463 s
3.	DPi	#01	Bourdais/Van der Zande	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+1,981 s
4.	DPi	#60	Jarvis/Blomqvist	Meyer Shank Racing-Acura-DPi	+3,819 s
5.	DPi	#5	Vautier/Westbrook	JDC Miller Motorsports-Cadillac-DPi	+7,003 s
6.	DPi	#31	Derani/Pla	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+7,189 s
7.	LMP2	#18	Dalziel/Merriman	Era Motorsport-Oreca LMP2	+19,642 s
8.	LMP2	#8	Delétraz/Farano	Tower Motorsport-Oreca LMP2	+20,358 s
9.	LMP2	#20	Scherer/Andersen	High Class Racing-Oreca LMP2	+21,147 s
10.	LMP2	#11	Thomas/Nunez	PR1 Mathiasen-Oreca LMP2	+21,944 s
11.	LMP2	#52	Kelly/Pierson	PR1 Mathiasen-Oreca LMP2	+24,339 s
12.	LMP2	#81	Montoya/Hedman	DragonSpeed-Oreca LMP2	+35,124 s
13.	LMP3	#74	Fraga/Robinson	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+2 Runden
14.	LMP3	#13	Bell/Fidani	AWA Motorsport-Duqueine D08	+2 Runden
15.	LMP3	#54	Braun/Bennett	Core Autosport-Ligier JS P320	+2 Runden
16.	LMP3	#30	Balagh/Grist	JR III Racing-Ligier JS P320	+2 Runden
17.	LMP3	#58	Dickerson/Sarchet	MLT Motorsports-Ligier JS P320	+2 Runden
18.	LMP3	#38	French/Shields	Performance Tech Motorsport-Ligier JS P320	+2 Runden
19.	LMP3	#90	Kraut/Andrews	JDC Miller Motorsports-Duqueine D08	+3 Runden
20.	GTD-Pro	#14	Hawksworth/Barnicoat	VasserSullivan-Lexus RC F GT3	+3 Runden



Der LMP2-Klasse droht das Aus in der Sportwagen-WM – weil der Platz fehlt

MOTORSPORT-IMAGES

WEC bald ohne LMP2?

Die Sportwagen-WM will sich mit einer neuen Klassenstruktur für den Ansturm von neun Herstellern in der Topklasse wappnen. Aus logistischen Gründen wird diskutiert, die LMP2-Klasse in die Subserien ELMS und ALMS zu verdammen. Wie ernsthaft ist dieser Plan?

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Der Le-Mans-Ausrichter und WM-Veranstalter ACO diskutiert im Moment zusammen mit der FIA eine Anpassung der Klassenstruktur in der WEC – das ist Fakt und durch verschiedene Quellen bestätigt. Was ist der Auslöser für diese noch interne, aber ernsthafte Debatte? Die Kalkulation der WM-Macher hat die Entwicklung für die Jahre 2023 und 2024 im Auge: Bis 2024 werden in der neuen gemeinsamen Topklasse aus LMH (Hypercars) und den amerikanischen IMSA-Wagen (LMDh) neun Hersteller mit jeweils zwei Autos am Start stehen – macht 18 Fahrzeuge. Dazu kommen Kundenautos wie bei Porsche und eventuell kleine Konstrukteure wie Kolles oder Glickenhaus – macht noch einmal grob sechs Autos.

Dazu startet ab 2024 die GT3-Pro-Am-Klasse, wo sicher noch einmal sechs bis sieben Marken an den Start gehen werden, wobei hier eine Limitierung auf maximal zwei Fahrzeuge pro Marke zur Diskussion steht – das macht dann noch einmal 14 Autos.

Überschlägig sind das 38 Rennwagen, doch schon diese Rechnung geht nicht auf, aus zwei Gründen: Auf einigen Rennstrecken ist die Sportwagen-WM aufgrund der Boxenanlagen auf 34 Fahrzeuge limitiert. Genau diese Anzahl an Autos passt auch in ein großes Frachtflugzeug. Die WM will und muss ab 2024 wieder internationaler werden. Das bedeutet mehr Fly-away-Rennen – die teilweise mit Luftfracht abgewickelt werden müssen.

Diese numerischen Randbedingungen machen klar, dass die WEC ein Platzproblem hat – vielleicht noch nicht 2023, aber spätestens 2024, wenn alle Hersteller in allen Rennklassen am Start stehen werden.

WM: 34 Starter, ohne LMP2

Damit steht eine Klasse unter Druck: die LMP2. ACO und FIA diskutieren daher gerade intern eine Strukturanpassung, die bereits im nächsten Jahr greifen könnte: Das WM-Starterfeld wird auf 34 Fixstarter limitiert, die LMP2-Klasse wird auf WM-Ebene ausgemustert. Zwar bleiben die LMP2-Flitzer, die in den vergangenen Jahren nicht selten den größten Anteil des WM-Feldes stellten, als Topklasse in den Subserien European Le Mans Series (ELMS) und Asian Le Mans Series (ALMS) erhalten. Dazu dürfen die jeweiligen Meister sowie weitere ausgewählte LMP2-Teams in Le Mans an den Start gehen, wo die Kapazität in den nächsten zwei Jahren von aktuell 60 auf zukünftig über 70 Autos erhöht werden soll – die Rede ist von 10 bis 15 LMP2-Autos in Le Mans. Doch bei allen anderen WM-Rennen wird die LMP2-Klasse fast schon mit zwingender Notwendigkeit entfallen müssen.

Der LMP2-Klasse droht in der Sportwagen-WM die Ausmusterung – gleichzeitig soll sie aber der Notnagel bleiben, wenn Hersteller aussteigen.

Insider bestätigen, dass die Entscheidung delikat ist: In Le Mans standen 2022 zum Beispiel 27 LMP2-Autos am Start – fast die Hälfte des Feldes, und sie sorgten für die beste Show im Rennen. Der Lohn ist jetzt die Streichung. Zweitens brauchen ACO und FIA für die Zukunft einen Plan B für den Fall, dass die Hersteller wieder aus der Topklasse aussteigen. Dieser Plan B kann nur die LMP2-Klasse sein – sie wird zum Notnagel der WM degradiert. Das kann man den Teams, die der WM jahrelang die Treue gehalten haben, nur schwer verkaufen. Zumal der ACO den LMP2-Teams erst 2021 versprochen hat, dass sie weiterhin einen signifikanten Anteil des WM-Starterfeldes stellen werden – trotz der vielen Hersteller in der neuen Topklasse.

Jota-Teamchef Sam Hignett, dessen Team in diesem Jahr die LMP2-Klasse in Le Mans gewann, sagte im Juni: „Ich muss so schnell wie möglich aus der LMP2-Klasse raus." Das war seine Begründung für den geplanten Aufstieg des Teams in die Topklasse, wo Jota 2023 mit einem Porsche-Kunden-LMDh an den Start geht. Wusste er, was passieren wird?

Zwar will der ACO angeblich seine ursprüngliche Idee fallen lassen, wonach ab 2024 nur Hersteller aus der Topklasse auch in der GT3-Kategorie antreten dürfen, aber klar ist auch, dass fast alle GT3-Hersteller nach Le Mans wollen – trotz der Hürde, dass sie dafür vermutlich einen speziellen Kit (siehe Seite 19) auf Kiel legen müssen. Deshalb könnte auch der GT3-Klasse eine kleine Boomphase bevorstehen, womit sich das Platzproblem in der WEC bei allen Rennen außer Le Mans nochmals verschärft.

LMP2: So gut wie durch?

Ein Randaspekt bei den Plänen ist die Reifenthematik. Langfristig sollen zwei Reifenpartner am Start stehen: Einer bestückt die Topklasse, der andere die GT-Klasse. Michelin ist als Partner in der Topklasse gesetzt. Goodyear würde bei Streichung der LMP2-Klasse seine Präsenz verlieren. Der ACO will Goodyear offenbar anbieten, die GT-Klasse exklusiv zu bestücken – übrigens bevorzugt mit nicht käuflichen Spezialreifen. Eine Entscheidung über die Streichung der LMP2-Klasse ist zwar noch nicht gefallen (siehe Editorial auf Seite 3), aber ein Insider behauptet: „Die Sache ist so gut wie durch." ■

Sternstunden



Mercedes gab am Nürburgring in Sachen Pace eindeutig den Ton an – im Qualifying und Rennen

Eine Woche nach dem Sieg beim 24h-Rennen Spa hieß es wieder Full House für Mercedes-AMG am Nürburgring. Die beiden Laufsiege gingen an Marciello/Engel (Landgraf) und Gounon/Schiller (Drago ZVO). Am Sonntag kam es dabei zu einer Kontroverse der AMG-Teams in der Boxengasse.

Von: **Bianca Leppert**

Es läuft. So könnte man kurz und knapp den derzeitigen Trend bei Mercedes-AMG zusammenfassen. Noch im Siegestaumel vom 24h-Rennen Spa durften Jules Gounon und Raffaele Marciello ein paar Kilometer weiter nur ein Wochenende später beim ADAC GT Masters erneut jubeln. Dieses Mal allerdings bei zwei verschiedenen Teams. Mit einer Doppelführung in der Meisterschaft reisten die Mercedes-Kutscher aus der Eifel ab. Marciello sicherte sich nicht nur am Samstag den Halbzeit-Titel, sondern liegt nun auch 16 Punkte vor dem Drago-ZVO-Duo Gounon/Schiller.

Die Mercedes-Dominanz über das Wochenende hat längst nicht jeder kommen sehen. Am Donnerstag beim Test versetzte Christopher Mies im Land-Audi die Konkurrenz mit einer Fabelzeit in Angst und Schrecken. Von einem Audi-Zauber war im ersten Qualifying am Samstagmorgen bei viel kühleren Temperaturen nichts mehr zu sehen. Stattdessen grübelte man im Lager der vier Ringe, wieso es mit Patric Niederhauser nur ein R8 LMS in die Top 5 schaffte, fand aber nicht so recht eine Erklärung. Schon zu diesem Zeitpunkt kündigten sich die Mercedes-Ambitionen mit einer Doppel-Pole von Marciello vor Schiller an.

Engel beflügelt Marciello

Die Geschichte vom Start-Ziel-Sieg des Landgraf-Mercedes ist flink erzählt. Mit Maro Engel hatte Marciello zum ersten Mal in der Saison einen Teamkollegen an seiner Seite, dem das Schweizer GT-Ass entsprechenden Respekt zollte. Kein Wunder, dass die Zusammenarbeit am Ende gegenseitig gelobt wurde. „Das war ein Tag, wie man ihn sich nur wünschen kann", resümierte Gastfahrer Engel, der die Ziellinie mit 2,794 Sekunden Vorsprung vor dem Allied-Gespann Sturm/Müller kreuzte.

> „Wir sind bei 0,0 über die Linie gefahren. Das haben wir extra im Training geübt. Wir haben außerdem davon profitiert, früh zu stoppen."
>
> Sven Müller, Allied-Racing

Die schrieben dank einer ausgeklügelten Strategie und der Aufholjagd von Platz 7 auf 2 die etwas spannendere Story im Rennen. Direkt nach der zweiten Safety-Car-Phase kam man früher als die direkte Konkurrenz zum Service und entpuppte sich als die große Grinsekatze, als sich das Feld sortiert hatte, weil man zwei Plätze mit der Taktik gutmachte. Die war riskant. „Wir sind bei 0,0 über die Boxenlinie gefahren", erklärte Müller. „Das haben wir im freien Training extra geübt. Und wir haben davon profitiert, früh zu stoppen, als die anderen nach der Safety-Car-Phase im Kampf waren. So konnte ich ein paar schnelle Runden drehen." Die waren so flott, dass sich einige im Fahrerlager hinterher durchaus beeindruckt zeigten.

Zu den Verlierern der Boxenstopp-Zockerei gehörten zum einen Gounon/Schiller, die im Gegensatz zu den Wettbewerbern mit gebrauchten Reifen von Rang 2 gestartet waren und einen Platz abgeben mussten. Zum anderen erwischte es den Joos-Porsche von Güven/Engelhart. Vorher noch auf Podiumskurs auf Position 3, wurde man zwei Plätze nach hinten durchgereicht. Zunächst machte Engelhart Druck auf Luca Engstler im bestplatzierten Audi auf Rang 4, doch in der vorletzten Runde bekam er nach einem Ausrutscher in der Veedol-Schikane noch einmal Druck von Frank Bird im Landgraf-Junior-Mercedes. Es blieb letztlich bei dieser Reihenfolge.

Eine Nullnummer war das Rennen für Catsburg/Krohn, die


ADAC GT MASTERS

23 500 Zuschauer pilgerten über die drei Tage zum Nürburgring


ADAC GT MASTERS

Dritter Teamkollege für Marciello am vierten Rennwochenende: Maro Engel

den BMW M4 GT3 von Schubert mit einem Reifenschaden abstellen mussten, nachdem man sich ein Trümmerteil eingefangen hatte.

Green überrascht im Quali

Deutlich ausgelassener war die Stimmung in der Schubert-Garage am Sonntagmorgen. Lange führte Junior Ben Green die Zeitenliste im zweiten Quali bei erneut kühlen Bedingungen an, ehe sich Routinier Engel am Ende mit nur 0,075 Sekunden Vorsprung durchsetzte und seine erste Pole im ADAC Masters holte. Was auffiel: Die Pirelli-Reifen brauchten lange, um Temperatur aufzubauen, was Bestzeiten auf den letzten Drücker nach zehn Runden möglich machte.

Green, der aus diesem Grund die Reifen dieses Mal auf der Strecke aufwärmte und nicht mittels Bremswärme nach einer Runde in der Box, durfte allerdings nicht von Platz 2 starten. Partner Niklas Krütten hatte sich die dritte Verwarnung eingefangen. Damit rückte das Schubert-Duo um fünf Startplätze bis auf 7 zurück.

Ohnehin ging es beim Start zum Sonntagsrennen turbulent zu. In einem Massenchaos kreiselten sich sowohl Albert Costa im Frey-Lambo als auch Luca Stolz im ZVO-Mercedes von der Bahn, was das Safety Car ausrücken ließ. Zudem standen der Allied- und der Joos-Porsche wegen nicht korrektem Startprozedere unter Beobachtung. Müller/Sturm kamen ohne Strafe davon, Engelhart/Güven mussten eine Penalty Lap verschmerzen. Das stieß hinterher auf großes Unverständnis beim Joos-Team. „Wir hatten keinen Vorteil, sondern Christian hat versucht, einen Crash zu vermeiden“, lautete die Begründung.

Während Engel souverän trotz der 20 Kilo Erfolgsgewicht vor Gounon und Bird an der Spitze seine Runden drehte, waren Müller und Christopher Mies auf den Plätzen 4 und 5 die großen Gewinner der Startphase. Für Mies und Teamkollege Tim Zimmermann sollte das Rennen aber später wegen Schaltproblemen beendet sein – bei Land vermutete man auf den ersten Blick ein Problem mit dem Lenkrad.

> „Die Strafe ist für mich einfach ein Witz. Man muss sich nicht wundern, warum manche Leute die Meisterschaft verlassen.“
>
> Maro Engel, Landgraf-Mercedes

Drama in der Boxengasse

Zur großen Kontroverse kam es schließlich in der Boxengasse. Engel und Gounon bogen beide in Runde 19 zum Service ab. Marciello fuhr als Erster los und kam knapp an Schiller vorbei, sodass nur ein Blatt Papier zwischen die beiden Mercedes passte. Doch hinterher hagelte es von der Rennleitung eine Strafe in Form einer Penalty Lap. Die Begründung: Statt 50 km/h zu fahren, verlangsamte Marciello zeitweise auf nur 38 km/h und 44 km/h und behinderte so den hinter ihm fahrenden Schiller. Das verstößt gegen Artikel 39.2, in dem es heißt „abnormal“ langsames Fahren in der Fastlane ist verboten. Der sicher geglaubte Sieg war damit futsch und ging an das Team Drago-ZVO und Gounon/Schiller.

„Natürlich willst du so nicht gewinnen“, sagte Schiller. „Aber Regeln sind Regeln. Er hat mich nicht blockiert, aber ich musste schon vom Gas gehen.“ In der Theorie wäre es logisch gewesen, Marciello etwas früher loszuschicken, um die Track Position vor Schiller zu sichern. Dann hätte der Schweizer in der Fastlane die Zeit wieder ausgleichen müssen, um die Mindestdurchfahrzeit nicht zu unterschreiten. Was jedoch ein bisschen verwundert: Es gab keine große Not zu trödeln, denn die Mindestdurchfahrzeit lag eine halbe Sekunde über dem Limit. Während Marciello einigermaßen gelassen mit der Situation umging, fand Engel deutlichere Worte: „Die Strafe ist für mich einfach ein Witz. Man muss sich nicht wundern, warum manche Leute die Meisterschaft verlassen.“

Dem Schwesterauto von Landgraf (Seppänen/Bird) wurde ebenfalls eine Penalty Lap zum Verhängnis, weil man die Boxenstopp-Zeit unterschritt und deshalb Rang 3 abgeben musste. So erbten Müller/Sturm, die nur von Startplatz 12 kamen, einen weiteren Podiumsplatz und katapultierten sich nach einem starken Wochenende in der Fahrer-Wertung auf Rang 4 nach vorne. ■

NACHRICHTEN

ID RACING SETZT AUS

Das Team ID Racing rund um Iris Dorr machte mit mehreren Fahrerwechseln in dieser Saison auf sich aufmerksam. Am Nürburgring fehlte der Porsche 911 GT3 R komplett. Es gibt offenbar Schwierigkeiten mit dem Budget. Teamchefin Dorr schließt aber nicht aus, dass man am Lausitzring wieder am Start sein könnte.

LAND HILFT EMIL FREY

Auf der Strecke sind sie Rivalen, neben der Strecke unterstützen sich die ADAC GT Masters Teams. So auch im Fall von Emil Frey Racing und Land Motorsport. Weil der #63 Lamborghini beim 24h-Rennen Spa beschädigt wurde, machte man einen Reparaturstopp in den Hallen von Land Motorsport, um das Auto rechtzeitig für den Nürburgring einsatzbereit zu haben. Dabei legten Christian und Wolfgang Land sogar selbst Hand an, weil der Karosseriebauer im Urlaub weilte.

WIEDER NEUER REKORD

Mit 23 500 Zuschauern über drei Tage erzielte das ADAC GT Masters einen Zuschauerrekord für das Event in der Eifel. Es ist bei der vierten Veranstaltung in dieser Saison bereits der vierte Zuschauerrekord in Folge. Über zu wenig Zuspruch vor Ort kann sich die Serie damit nicht beklagen.

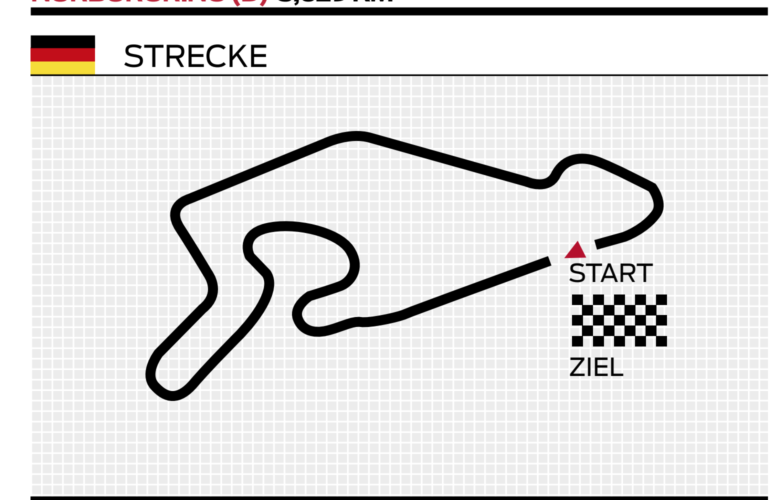
AUDI QUO VADIS?

Nach der Bekanntgabe des Wechsels von Audi-Platzhirsch WRT zu BMW kochte die Gerüchteküche im Fahrerlager hoch. Die Teams haben derzeit keine genauen Informationen zur GT3-Zukunft der Ingolstädter. Einige Fahrer zittern um ihren Job. Zum einen hängt das Thema an der Formel-1-Entscheidung der Marke. Zum anderen ist auf lange Sicht kein Nachfolger des Audi R8 LMS in Sicht. Die Teams stecken in Zeitnot, weil sie bei einem Wechsel zu einem anderen Hersteller im Zweifel kein Auto mehr bekommen.

ADAC GT MASTERS 2022 RESULTATE

NÜRBURGRING (D) 3,629 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Raffaele Marciello	1.25,544 min
2.	Fabian Schiller	+ 0,186 s
3.	Ayhancan Güven	+ 0,327 s
4.	Elias Seppänen	+ 0,391 s
5.	Patric Niederhauser	+ 0,423 s
6.	Jack Aitken	+ 0,562 s
7.	Joel Sturm	+ 0,598 s
8.	Mick Wishofer	+ 0,632 s
9.	Maximilian Paul	+ 0,673 s
10.	Jan Marschalkowski	+ 0,682s
11.	Franck Perera	+ 0,742 s
12.	Niklas Krütten*	+ 0,753 s
13.	Nicky Catsburg	+ 0,787 s
14.	Tim Zimmermann	+ 0,813 s
15.	Ezequiel Perez Companc	+ 0,841 s

* + 5 Startplätze (Blockieren in Quali 1)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Maro Engel	1.25,621 min
2.	Ben Green*	+ 0,075 s
3.	Jules Gounon	+ 0,150 s
4.	Frank Bird	+ 0,182 s
5.	Christopher Haase	+ 0,284 s
6.	Luca Stolz	+ 0,382 s
7.	Albert Costa Balboa	+ 0,437s
8.	Konsta Lappalainen	+ 0,493 s
9.	Christopher Mies	+ 0,523 s
10.	Dennis Marschall	+ 0,539 s
11.	Christian Engelhart	+ 0,549 s
12.	Marco Mapelli	+ 0,550 s
13.	Sven Müller	+ 0,586 s
14.	Mattia Drudi	+ 0,595 s
15.	Maxi Götz	+ 0,600 s

* + 5 Startplätze (dritte Verwarnung 2022)

ERGEBNIS RENNEN 1

Nürburgring (D): 06.08.2022; 7. von 14 Läufen;
41 Runden à 3,629 km = 148,78 km
21 Teams gestartet, 17 gewertet; Wetter: 17,5 Grad, sonnig
Pole-Position:
#48 Raffaele Marciello, Mercedes-AMG GT3, 1.25,544 min = 152,7 km/h
Schnellste Runde:
#48 Raffaele Marciello, Mercedes-AMG GT3, 1.26,829 min = 150,4 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Marciello/Engel	Mercedes/Landgraf	1:02,19,246 h	25 +3*
2.	Sturm/Müller	Porsche/Allied-Racing	+ 2,794 s	20
3.	Schiller/Gounon	Mercedes/Drago ZVO	+ 4,552 s	16 +2*
4.	Niederhauser/Engstler	Audi/Rutronik Racing	+ 14,809 s	13
5.	Güven/Engelhart	Porsche/Joos	+ 15,659 s	11 +1*
6.	Seppänen/Bird	Mercedes/Landgraf	+ 16,189s	10
7.	Aitken/Balboa	Lamborghini/Emil Frey	+ 16,649 s	9
8.	Zimmermann/Mies	Audi/Land	+ 17,019 s	8
9.	Marschalkowski/Stolz	Mercedes/Drago ZVO	+ 17,840 s	7
10.	Krütten/Green	BMW/Schubert	+ 20,476 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Nürburgring (D): 07.08.2022; 8. von 14 Läufen;
42 Runden à 3,629 km = 152,41 km
21 Teams gestartet, 19 gewertet; Wetter: 20,9 Grad, sonnig
Pole-Position:
#48 Maro Engel, Mercedes-AMG GT3, 1.25,621 min = 152,5 km/h
Schnellste Runde:
#10 Ben Green, BMW M4 GT3, 1.26,868 min = 150,3 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Schiller/Gounon	Drago/ZVO	1:02.56,552 h	25 +1*
2.	Marciello/Engel	Mercedes/Landgraf	+ 4,601 s	20 +3*
3.	Sturm/Müller	Porsche/Allied-Racing	+ 12,827 s	16
4.	Seppänen/Bird	Mercedes/Landgraf	+ 13,221 s	13
5.	Perez Companc/Götz	Mercedes/Madpanda	+ 21,397 s	11
6.	Wishofer/Lappalainen	Lamborghini/Emil Frey	+ 22,181 s	10
7.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik Racing	+ 22,862 s	9
8.	Perera/Rougier	Lamborghini/Emil Frey	+ 23,176 s	8
9.	Catsburg/Krohn	BMW/Schubert	+ 23,461 s	7
10.	Paul/Mapelli	Lamborghini/Paul	+ 26,408 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	Marciello	109 Punkte
2.	Schiller/Gounon	93
3.	Engelhart/Güven	85
4.	Müller/Sturm	80
5.	Krütten/Green	78
6.	Owega	74
7.	Costa/Aitken	70
8.	Marschall/Schramm	69
9.	Engstler/Niederhauser	67
10.	Perera/Rougier	66
11.	Krohn/Catsburg	62
12.	Wishofer/Lappalainen	58
13.	Aberdein	56
14.	Feller	54
15.	Engel	51

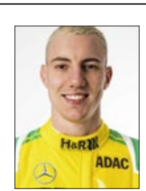
STAND TEAMS

1.	Emil Frey Racing	122 Punkte
2.	Mann-Filter Landgraf	114
3.	Montaplast by Land	102
4.	Rutronik Racing	102
5.	Schubert Motorsport	99
6.	Drago Team ZVO	97
7.	Allied-Racing	92
8.	Team Joos	91
9.	Car Collection	59
10.	Eastalent Racing Team	53
11.	Madpanda Motorsport	42
12.	ID Racing	39
13.	T3 Motorsport	38
14.	Mercedes Team ZVO	37
15.	Paul Motorsport	8

STAND JUNIOREN

1.	Green/Krütten	154,5 Pkte.
2.	Lappalainen/Wishofer	130,5
3.	Sturm	122
4.	Schiller	114
5.	J. Owega	105
6.	Schramm	100
7.	Bird/Seppänen	92

DREI FRAGEN AN RAFFAELE MARCIELLO



SIE SIND HALBZEITMEISTER. MACHEN SIE SICH ETWAS DRAUS?
Es ist natürlich gut, weil es bedeutet, dass wir um die Meisterschaft kämpfen. Aber so viel mache ich mir daraus nicht. Ob nun Platz 1, 2 oder 3 oder nah am Führenden – das ist okay.

SIE HABEN MIT MARO ENGEL SCHON DEN DRITTEN TEAMKOLLEGEN. BLICKEN SIE NOCH DURCH?
Es sind nicht so viele Fahrer verfügbar, und aufgrund von Terminüberschneidungen ist es auch nicht so einfach, jemanden zu finden. Aber das ist unser Fehler gewesen. Ich habe mich zu Saisonbeginn auch nicht für meinen ersten Teamkollegen Jonathan Aberdein ausgesprochen. Und ja, am Ende könnte dieses Thema ein Faktor in der Meisterschaft sein.

WAS IST IM SONNTAGSRENNEN IN DER BOXENGASSE GENAU PASSIERT? SIE MUSSTEN JA DESHALB EINE PENALTY LAP ABSOLVIEREN.
Als Fabian hinter mir war, habe ich die Geschwindigkeit mehr oder weniger gehalten. Bevor ich an ihm vorbeikam, habe ich ein bisschen verlangsamt. Aber nicht so viel, wie behauptet wurde. Selbst wenn ich 45 km/h fahre und niemand hinter mir habe, sollte das okay sein. Es ist ein bisschen eine komische Strafe, aber so ist es nun mal.

Sportwagen-WM (WEC): Kommt der WM-Kit für die GT3-Klasse?

Heckmeck um GT3-Kit

Was zuerst als Schnapsidee abgetan wurde, nimmt jetzt Formen an: Der ACO will für die Integration der GT3-Klasse in die Sportwagen-WM und in Le Mans einen eigenständigen Fahrzeug-Kit – gegen den Willen der meisten Hersteller.

Von: **Marcus Schurig**

Laut Insider-Informationen hat die Technikabteilung des WM-Ausrichters ACO bereits aufwendige Simulationen für einen GT3-Kit ab 2024 durchgeführt und ein 16-seitiges Exposé erstellt. Demnach geht es nun nicht mehr um kosmetische Korrekturen, sondern um weitreichende Veränderungen: So sollen die GT3-Autos mit mehr Leistung und neuem Mapping antreten, eine neue Basis-Aero ist offenbar ebenso Bestandteil wie ein Low-Downforce-Kit für das Highlight-Rennen in Le Mans. In Summe handelt es sich also um einen neuen technischen Baustand, der bei allen WM-Rennen zum Einsatz kommen soll.

Das wirft vor allem auf der Kostenseite Fragen auf: Die GT3-Hersteller kalkulieren, dass die Entwicklung eines solchen Kits ungefähr 2,5 Millionen Euro kostet. Da in der WM aufgrund der zukünftigen Platznot (siehe Seite 15) bestenfalls Raum für 14 GT3-Autos ist, sollen nur zwei Autos pro Marke erlaubt sein. Gleichzeitig sollen die Kosten für den Kit aber auf 100 000 Euro gedeckelt werden, womit eine Refinanzierung der Entwicklungskosten unmöglich ist – selbst wenn für Le Mans noch zusätzliche Autos an den Start gingen.

PORSCHE

Der ACO will einen GT3-Kit für die WEC – mit neuer Aero-Spezifikation

Die Front der Ablehnung ist auf Herstellerseite groß, aber nicht geschlossen: FIA GT-Kommissionpräsident Lutz Leif Linden hat von den meisten Herstellern eine ablehnende Haltung vernommen. Er selbst hält den finanziellen Entwicklungsaufwand für den Kit bei der zu erwartenden niedrigen Stückzahl für nicht sinnvoll. Im Lager der Verweigerer stehen momentan die drei VW-Marken (Porsche, Audi, Lamborghini) und BMW. McLaren und Aston Martin entwickeln gerade neue GT3-Fahrzeuge und lehnen einen zusätzlichen technischen Baustand ebenfalls ab. Nach MSa-Informationen befürworten nur Toyota und Mercedes einen Le-Mans-Kit für die GT3-Klasse. ACO und FIA erwägen für die GT3-Klasse offenbar auch den Einsatz von nichtkäuflichen Spezialreifen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

24h SPA: LAMBO VERÄRGERT

Im Lamborghini-Lager kochte nach dem zweiten IGTC-Lauf am vorletzten Wochenende in Spa der Ärger hoch: Erst verlor das KPAX/Orange1-Team die Pole-Position wegen eines angeblich nicht regelkonformen Luftfilters – obwohl genau dieser Luftfilter ohne das Netz aus der Serie so homologiert ist. Der Verstoß war also keiner, nur führte der Veranstalter SRO beim Vortest einen BOP-Test durch, bei dem das US-Team KPAX/Orange1 aus Versehen den falschen Filter mit Netz verwendete. Die Auswirkungen bei der Motorleistung sind nach Aussage von Experten gar nicht messbar. Das gleiche Lamborghini-Team verlor bei der Rennunterbrechung Sonntagnacht den Anschluss, weil die Rennleitung einen Fehler bei der Neustartaufstellung machte.

IMSA-PRESSEKONFERENZ

Beim zehnten Lauf zur IMSA-Meisterschaft fand die jährliche Pressekonferenz von IMSA-Boss John Doonan statt. Dabei wurden auch die Renntermine für die Saison 2023 bekannt gegeben. Wie schon im Juni im MSa enthüllt, ersetzt Indianapolis im nächsten Jahr Mid-Ohio, dazu fährt IMSA nicht mehr beim Straßenrennen in Detroit. Das Rennen auf dem Brickyard soll mittelfristig zum Langstrecken-Event mit einem hohen Nachtanteil ausgebaut werden. Hier die Termine für die elf Rennen 2023: 26.–29. Januar: 24h Daytona; 15.–18. März: 12h Sebring; 14.–15. April: Long Beach; 12.–14. Mai: Laguna Seca; 23.–25. Juni: Watkins Glen; 7.–9. Juli: Mosport; 21.–23. Juli: Lime Rock Park (nur GTD Pro, GTD); 4.–6. August: Road America; 25.–27. August: VIR (nur GTD Pro, GTD); 15.–17. September: Indianapolis; 11.–14. Oktober: Road Atlanta.

ACURA: DRITTER LMDh-TEST

Letzte Woche absolvierte Acura mit dem neuen ARX-06 seinen dritten Test auf dem Roval des Kansas Motor Speedway. Zum direkten Vergleich lief auch der aktuelle ARX-05 DPI des Teams von Wayne Taylor mit, der übrigens ab 2024 plant, zwei Acura-GTP in der IMSA-Serie an den Start zu bringen. Das Rollout des neuen Acura-LMDh fand bereits letzten Monat in Le Castellet statt, daran schloss sich ein zweiter Test in Magny Cours an.



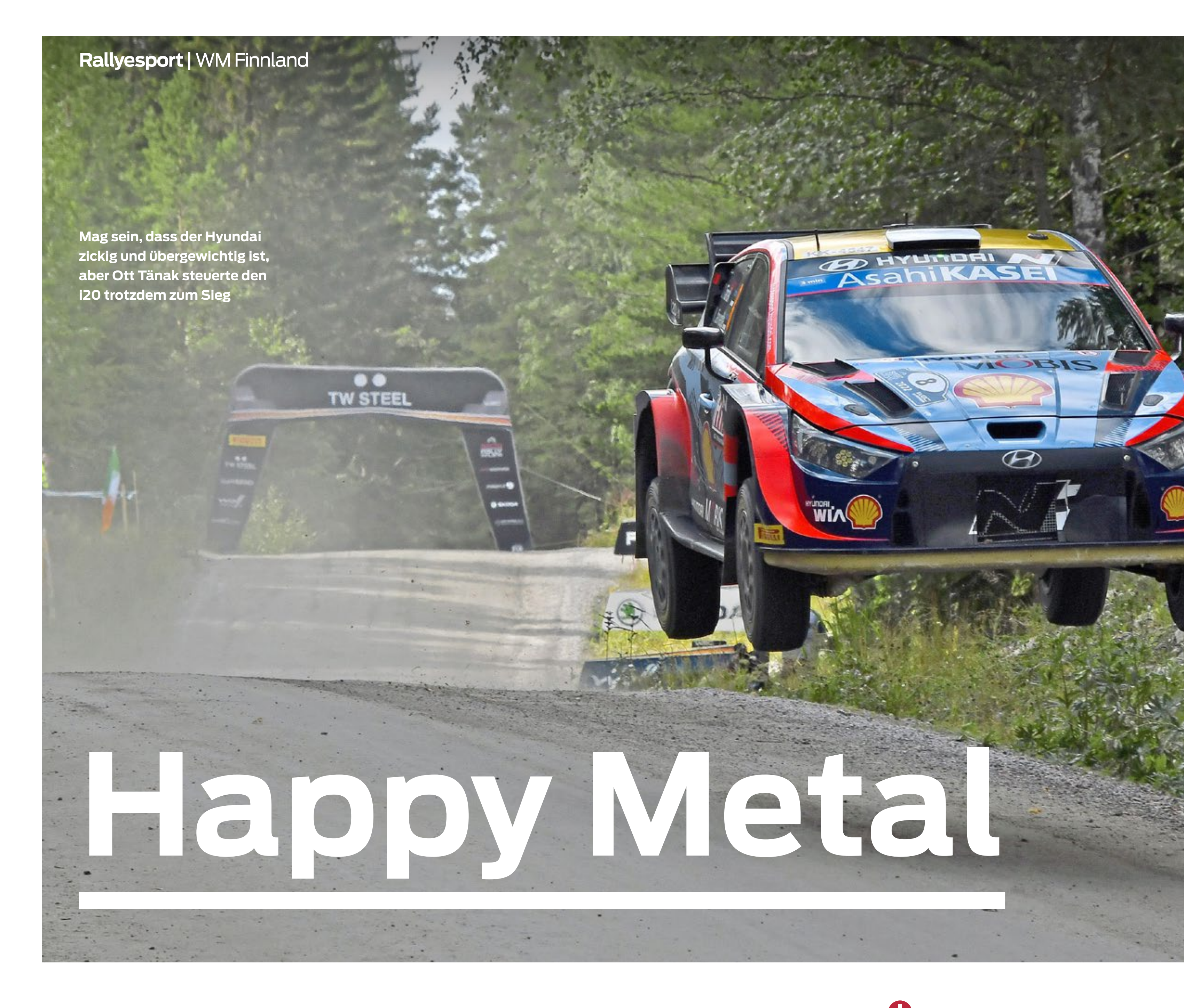
ACURA

LMDh MIT NEUEM BENZIN

IMSA-Präsident John Doonan bestätigte in Road America, dass die Fahrzeuge aus der neuen LMDh-Topklasse im nächsten Jahr mit einem teilsynthetischen Kraftstoff des Lieferanten VP Racing Fuels antreten werden. „Das war der klare Wunsch der LMDh-Hersteller, und wir sind sehr zufrieden, dass wir das bereits für die kommende Saison umsetzen konnten“, sagte John Doonan.

963 MIT FOYT/HILDEBRAND?

Porsche will bereits im nächsten Jahr vier LMDh-Kundenteams in den beiden Serien WEC und IMSA unterstützen. Das deutsche Dempsey-Proton-Team und die britische Jota-Mannschaft sind für die WEC gesetzt, dazu das ehemalige Cadillac-DPI-Team JDC Motorsports. Um das zweite IMSA-Team ranken sich bisher nur Gerüchte: Angeblich haben sich IndyCar-Teamchef AJ Foyt und Fahrer JR Hildebrand zusammen um ein Auto bei Porsche beworben, doch die Gespräche sind offenbar ins Stocken geraten. Dempsey-Proton-Teamchef Christian Ried steht Spalier, um den zweiten Porsche 963-LMDh in der IMSA-Serie einzusetzen.



Mag sein, dass der Hyundai zickig und übergewichtig ist, aber Ott Tänak steuerte den i20 trotzdem zum Sieg

Happy Metal

Der Heimerfolg von Seriensieger Kalle Rovanperä bleibt aus. In Jyväskylä siegt ein überragender Ott Tänak im Hyundai über die Toyota-Phalanx. Der Held des Wochenendes ist trotzdem ein anderer.

Von: **Markus Stier**

Die Finnen sind ein seltsames Volk: auf der einen Seite gesundheitsbewusste Athleten, auf der anderen Seite berüchtigte Kampftrinker, berühmt ebenso für ihren schrägen Humor wie ihre Schwermut. In den Parks der Städte lungern in Horden schwarz gekleidete Gothik-Teenies, die bei Pisa-Studien zu den größten Strebern gehören. Junge Mütter singen mit süßen Weisen ihre Babys in den Schlaf, um sich eine Stunde später im Tattoo-Studio einen Totenkopf auf den Oberarm stechen zu lassen – insofern da überhaupt noch Platz ist. An warmen Sommerabenden tanzen die Finnen in tiefer Andacht Tango, zum Chillen nach der Arbeit hören sie Rammstein. Die Söhne Suomis sitzen heute stoisch in der Sauna, morgen flippen sie in Wacken komplett aus. Es ist kein Zufall, dass die Finnen ihren ein Sieg beim Eurovision Song Contest mit einer Metal-Band (Lordi 2006) errungen haben.

Wo also könnte sich Christian Loriaux besser aufgehoben fühlen als im Herzen der weltweiten Schwermetall-Bewegung? „Wir haben 30 Kilo Übergewicht", raunt Hyundais Technikchef. Der i20 hat mehr Flugzeugstahl verbaut als früher. Immerhin: Das Fahrwerk ist weniger filigran und anfällig. Weit mehr als die Pfunde nervt die Piloten aber das eigenwillige Fahrverhalten des i20. Vor allem in mittelschnellen Kurven macht das Heck gern überraschende Ausfallschritte, bei der schnellsten Rallye des Jahres eine unangenehme Erfahrung. „Gerade für mich ist das schwer. Ich habe am wenigsten Erfahrung", stöhnt Oliver Solberg vor dem Start. Leider konnte Schwedens Hoffnung auch im Nachbarland wenig davon sammeln. In der ersten Linkskurve der ersten Freitagsprüfung flog der 20-Jährige breitseits in die Büsche, in denen leider ein beachtlicher Felsen lungerte, der das auf den Hundertstelmillimeter präzise berechnete Rohrrahmengeflecht in einen Klumpen Altmetall verwandelte. „Keine Ahnung, ob es Pech oder Blödheit

> **!** Seit dem WM-Einstieg 2014 konnte Hyundai in Finnland nie gewinnen, seit WM-Einstieg 2017 hat Toyota in Finnland noch nie verloren. Jetzt ist die Serie gerissen.

war", sagte Solberg nach einem Tobsuchtsanfall, der ihm auf der Bühne des südlich in Himos anlaufenden Metal-Festivals tosende Ovationen eingebracht hätte.

In düsterer Stimmung war wieder mal Ott Tänak. Vor ein paar Wochen hat er auf den un-



wesentlich weniger schnellen Schotterpfaden seiner Heimat keine Sonne gesehen. „Wenn Ott in Estland keine einzige Bestzeit fährt, kannst du nicht sagen, du hättest kein Problem“, gesteht Christian Loriaux. Abgesehen von den Zuverlässigkeitsproblemen, die man so langsam in den Griff zu bekommen glaubt, ist die Quelle ständiger Sorgen im Fahrwerk zu finden. Die Kinematik am frühen Prototyp hat Loriaux noch kurz vor Homologationsschluss ändern lassen, optimal ist das Lenkverhalten des Hyundai aber keineswegs. Mit den Dämpfern sind die Piloten nicht glücklich. Man ist dem Problem auf der Spur, behoben ist es nicht.

Thierry Neuville ist nicht fähig und willens, seinem Talent und seiner Entschlossenheit die kleine Prise Wahnsinn beizumischen, die in Finnland zum Siegen unerlässlich ist. Während im Himmel über dem Päijännesee die Luftwaffe der frisch gebackenen Nato-Nation mit Kunstflugstückchen ihre Wehrhaftigkeit demonstriert, fungiert Belgiens bester Krieger am Boden nicht als Rottenführer, sondern als Flügelmann. Nach der ersten Etappe nur Siebter, reitet er den dank diverser Dreher verunsicherten Takamoto Katsuta nieder und hetzt Craig Breen, bis dieser patzt. Mehr als Platz 5 ist dieses Mal nicht drin.

„Das Auto ist ein Albtraum“, sagt Ott Tänak am Samstagmorgen. Allerdings wirkt seine Argumentation nicht ganz stichhaltig, denn der Este führt das Feld seit Freitagmorgen an. Angesprochen auf die Diskrepanz von fast einer Minute auf den Teamkollegen sagt Neuville grinsend: „Da ist eine Menge Risiko im Spiel.“

Neun km/h schneller

Auf den langen Vollgaspassagen hilft den Hyundai ihre längere Übersetzung. 197 km/h zeigen die Topspeed-Messungen, Toyota kam nur auf 188 km/h, knapp gefolgt von Ford (187 km/h). „Es ist kein Geheimnis, dass Hyundai einen starken Motor hat“, sagt Toyota-Technik-Direktor Tom Fowler. „Na ja, einer der Gründe für den hohen Topspeed ist, dass wir zu wenig Abtrieb haben“, gesteht sein ehemaliger Chef Christian Loriaux.

Vor allem vorn fehlt es dem i20 nicht zuletzt durch die Restriktionen im neuen Regelwerk an Anpressdruck. Neuville versuchte mit einem etwas höher gestellten Heck weniger Luft unter die Front und mehr auf den Heckflügel zu bekommen. Der bis Finnland Tabellenzweite kommt mit dem jenseits von Tempo 130 zappeligen Hinterteil weniger gut zurecht als Tänak. Der wiederum ließ vorn die Kühleinlässe mit Karbonteilen abdecken, um die Aerodynamik zu verbessern. Dank ordentlicher Schauer und strammem Wind am Samstag und Sonntag war das Wetter kühl, der Motor war nicht in Gefahr.

Und so fuhr Tänak dem Feld zwar nicht davon, aber von der zweiten bis zur 22. Prüfung vor ihm her. Sieben Bestzeiten fuhr der Weltmeister von 2019, und nicht wenige sagen, es war die Fahrt seines Lebens. „Der Hyundai ist nicht so eine Grotte, wie alle behaupten“, merkte Kalle Rovanperä an.

Wer erwartet hatte, der Lokalmatador würde angesichts seines horrenden Vorsprungs in der Tabelle alles oder nichts spielen, wurde enttäuscht. „Natürlich möchte ich gewinnen, aber meine oberste Priorität ist der Titel“, sagte der für einen 21-Jährigen erstaunlich abgeklärte Mann aus Jyveskylä. Als Straßenfeger am ersten Tag verlor Rovanperä 21 Sekunden – zu viel für einen Sieg in Finnland. Auf der zweiten Etappe verkürzte Toyotas Bester auf 8,4 Sekunden, aber am Sonntag standen auf den letzten vier Prüfungen nur verbleibende 42 Kilometer an. „Das ist nichts Halbes und nichts Ganzes. Der Vorsprung ist zu klein, um nicht doch noch was zu versuchen, aber eigentlich zu groß, um ihn aufzuholen.“ Rovanperä fühlt Tänak am Sonntagmorgen auf den Zahn, aber der ist wach und 1,9 Sekunden schneller. Der Kampf ist vorbei. Rovanperä nimmt 23 Punkte mit, nur vier weniger als Tänak.

Von sich selbst enttäuscht war Elfyn Evans. Der Waliser, der im Vorjahr am Samstag das Feld mit dem Breitschwert abräumte und siegte, musste dieses Mal vor der Halbzeit abreißen lassen, schon bevor die Dämpferbefestigung hinten links einen Steintreffer übel nahm. Immerhin, mit Kabelbindern, Spanngurten und Spucke hielt das Ding, so gesehen ist Rang 4 ein Erfolg. Die heimlichen Hoffnungen der Finnen ruhten sowieso auf Esapekka Lappi. Der Finnland-Sieger von 2017 konnte nur mit aller Kraft seiner Gesichtsmuskeln verhindern, dass sich sein Grinsen über die Wangen hinaus weitete. „Ich hatte einen sensationellen Test“, verriet der 31-Jährige, der tatsächlich einen starken Auftritt bot. Aber Lappi musste feststellen, dass er Rovanperä und Tänak nicht halten konnte, als er es sich gerade auf



Stille Andacht: Mit dem Hyundai-Sieg im Toyota-Land setzten sich Martin Järveoja und Ott Tänak ein Denkmal



ROESELER

Loubet: Spektakulär, aber unbelohnt

ROESELER

Im ersten Jahr nach den Covid-Restriktionen waren die Ränge wieder voll

Die Ford-Fahrer machten weite Sätze, sprangen aber im Ergebnis viel zu kurz

Rang 3 gemütlich gemacht hatte, hakte sein Yaris am Samstagmorgen in einer Furche ein und überschlug sich mit Schmackes dreimal seitwärts in den Acker.

Hydrauliköl und Kühlwasser suppte auf die in tausend Splitter geborstene Windschutzscheibe. Lappi flickte den Kühler und holte Wasser aus dem nächsten See, Beifahrer Janne Ferm stopfte die rausgetretene Scheibe in eine Mülltonne. Der Vorsprung auf Teamkollege Evans lag vor der gehechteten Rolle bei 43 Sekunden, nun waren es noch 27. Das Duo ging mit Skibrillen bewehrt auf die letzten sauschnellen elf Kilometer in Ruuhimäki, fest entschlossen, neben allem hereinfliegenden Schotter vor allem Rang 3 mit gebleckten Zähnen festzuhalten. Als Lappi nach dem Start die Gänge durchriss, flog das eingerissene Dach davon, Janne Ferm brüllte seine Ansagen durch wie der Frontmann einer Death-Metal-Band. Lappi und Ferm waren die Helden des Tages. Mit ihrem zerdellten Eimer Eisen verloren sie nur nur 13 Sekunden auf die Bestzeit und verteidigten unter tosendem Jubel Tausender Fans eisern den Platz auf dem Podium. „Diese Rallye Finnland wird mir noch länger in Erinnerung bleiben als die von 2017, aber gut für meine geistige Gesundheit war das Wochenende nicht“, sagte Lappi.

Wieder ein Ford-Desaster

Gleiches könnte Richard Millener sagen. Das Ford-Lager war mit hohen Erwartungen angereist. Craig Breen liebt schnelle Schotterprüfungen, der Ire stand in Jyväskylä schon zweimal auf dem Podium. Angesichts der desaströsen Punktesituation in der Markenwertung hatte der Mann von der grünen Insel grünes Licht für vollen Angriff. Der 32-Jährige buchte sich tatsächlich bis zum ersten Mittagsservice auf Rang 4 ein, musste aber schon am Freitagnachmittag den Zug an der Spitze ziehen lassen. Die falsche Linie auf einer Kuppe führte von Platz 5 zur Halbzeit ins Nirgendwo.

„Was kann ich tun?“, fragte M-Sport-Teamchef Richard Millener. „Klar, ich könnte jemanden anschreien, aber das hat noch nie irgendwas gebracht.“ Bei M-Sport ist man zutiefst frustriert. „Ich weiß, wir haben das Auto, und wir haben auch die Fahrer, aber wir bringen nie alle Puzzleteile so zusammen, dass ein gutes Resultat herauskommt. Und letztendlich wirst du an Resultaten gemessen“, sagt Millener. Breens zweiter Platz in der trotz fest bezogener Positionen durchaus noch umkämpften Powerstage zeigt schmerzhaft, zu was das Paket Puma und Breen in der Lage gewesen wäre.

Auch Millener räumt ein, dass der Druck auf seinen Nummer-1-Fahrer nicht kleiner wird. Nach Platz 2 in Ypern im Vorjahr muss Breen in Belgien abliefern. „Die großen Fahrer haben letztendlich immer gezeigt, dass sie sich selbst auf die Reihe kriegen, wenn es darauf ankommt“, winkt der Teamchef mit dem Zaunpfahl. Geknickt war er auch wegen der restlichen Resultate. Pierre-Louis Loubet unterhielt das Volk mit wüsten Drifts, blieb aber unbelohnt. Als am Sonntagmorgen die Kabel beim Metal-Festival in Himos eingerollt wurden, floss auch im korsischen Puma kein Strom mehr, die Elektrik streikte.

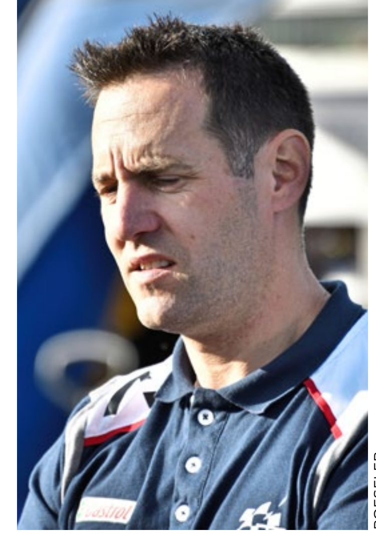
> **!** Das Übergewicht des Hyundai kostet etwa eine Zehntelsekunde pro Kilometer, das macht über die gesamte Rallye eine halbe Minute Verlust

ROESELER

Publikumsliebling: Esapekka Lappi steuerte sein Toyota-Wrack auf Rang 3

ROESELER

Rovanperä plant den Heimsieg 2023



ROESELER

Ratlos: M-Sport-Teamchef Millener

Bei Adrien Fourmaux kosteten ein krummes Fahrwerk nach Felskontakt und eine in der Folge versagende Servolenkung 18 Minuten. Dass Jari Huttunen zum Lachen in den Keller geht, ist eine glatte Lüge. Die meisten Häuser in Finnland haben ob des felsigen Untergrunds gar kein Untergeschoss. Aber der schweigsame Finne hatte trotzdem wenig Grund zur Freude, er tat sich trotz Heimspiel mit dem nicht einfach zu beherrschenden Rally1-Auto schwer, „ein paar schockierende Zeiten“, wie sein Mentor Marcus Grönholm mit Blick auf weitere Einsätze hoffte. Huttunen dümpelte am unteren Ende der Top 10 vor sich hin, schon bevor der Öldruck an seinem Ford absackte und den Motor zeitweilig in den Notlauf schickte.

Bleibt Gus Greensmith, der sich im Konzert der Großen mit nicht korrekten Noten, unzureichend gestimmtem Instrument und fehlendem Rhythmus plagte. Es blieb Rang 7.

Julien Moncet ist nicht nur wegen der kurzen Haare nicht der Headbanger-Typ. Hyundais Teamchef freute sich ob des großen Sieges eher leise. „Man muss mal sehen, dass wir hier noch nie gewonnen haben. Das ist Toyota-Territorium. Ihr Teamsitz ist nur zehn Kilometer entfernt.“ Der Kantersieg im Feindesland ist Balsam auf viele geprügelte Seelen in Alzenau.

Wer denkt, in den Wäldern Suomis brummten nach dem Hochamt der Turbo-Hämmer nun wieder nur die Bienchen, hat sich geschnitten. Am Eingang zum Service-Park grinst ein fahler Totenschädel vom schwarzen Plakat. Kommendes Wochenende steht das Metal-Festival „North of Hell“ in Oulu an. Es spielen Cannibal Corpse, Napalm Death und Vader, gesponsert von Inferno. Es lohnt sich fast, gleich dazubleiben. Zwei Wochen später wird in Oulu die nächste Weltmeisterschaft ausgetragen – im Luftgitarre-Spielen. ■

RALLYE FINNLAND (4.–7.8.2022)

Achter von 13 Läufen, 21 Wertungsprüfungen über 300,92 Kilometer

1.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 Rally1	2:24.04,6 h
2.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	+6,8 s
3.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	+1.20,7 min
4.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris Rally1	+1.37,6 min
5.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	+2.18,0 min
6.	Katsuta/Johnston (J/IRL)	Toyota Yaris Rally1	+3.09,0 min
7.	Greensmith/Andersson (GB/S)	Ford Puma Rally1	+3.57,0 min
8.	Lindholm/Hämäläinen (F/F)	Skoda Fabia Rally2	+9.39,0 min
9.	Huttunen/Lukka (FIN/FIN)	Ford Puma Rally1	+10.31,6 min
10.	Kaur/Simm (EST/EST)	VW Polo Rally2	+11.32,1 min

Bestzeiten: Rovanperä 8, Tänak 7, Lappi 4, Neuville 1, Katsuta 1, Evans 1 (Rovanperä und Evans einmal zeitgleich)



ROESELER

Rovanperä baut den Vorsprung aus

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	198 Punkte
2.	Ott Tänak	104
3.	Thierry Neuville	103
4.	Elfyn Evans	94
5.	Takamoto Katsuta	81
6.	Craig Breen	64
7.	Esapekka Lappi	42
8.	Sébastien Loeb	35
9.	Sébastien Ogier	34
10.	Dani Sordo	34

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	339 Punkte
2.	Hyundai	251
3.	M-Sport-Ford	174
4.	Toyota II	89

Harte Landung

Suninen: WRC2-Schwergewicht, aber Spoiler zu leicht

ROESELER

Drei Tage und 22 Wertungsprüfungen hat Teemu Suninen seinen Landsmann Emil Lindholm im Griff. Doch wenige Stunden nach der Siegerehrung wird der Hyundai-Pilot wegen einer zu leichten Frontschürze disqualifiziert und steht erneut mit leeren Händen da.

Von: **Reiner Kuhn**

Nirgends geht es so eng zu wie beim automobilen Mächtigkeitsspringen in Finnland. „Wenn du 99,9 Prozent fährst, fehlen dir am Ende vielleicht die entscheidenden zehn Sekunden", erklärt Teemu Suninen vor dem so wichtigen Heimspiel. „Wer hier gewinnen will, dem bleibt also gar nichts anderes übrig, als 100 Prozent zu geben." Wie schnell das schiefgehen kann, zeigt ausgerechnet der in der politischen Zwickmühle steckende Nikolay Gryazin. Der unter neutraler FIA-Flagge startende, aber wenig willkommene Russe wirft seinen Skoda schon im ultraschnellen Shakedown ins Gelände und muss seinen Start absagen.

Nach der ersten Tagesetappe und zehn Wertungsprüfungen liegen mit Hyundai-Speerspitze Suninen und dem Skoda-Trio Emil Lindholm, Mikko Heikkilä und Junioren-Weltmeister Sami Pajari vier Finnen vorne. Dahinter lauern in der mit 15 Teams erstaunlich überschaubaren WRC2 der Este Egon Kaur (VW) und Hayden Paddon (Hyundai).

Lindholm staubt ab

Am zweiten Rallyetag ändern sich durch den Sommerregen nicht nur die Bedingungen, sondern auch die Abstände. Auf der morgendlichen Schleife markiert Lindholm alle vier Bestzeiten und kommt bis auf 5,7 Sekunden an den führenden Suninen heran.

Am Nachmittag schlägt der zwei Jahre ältere Hyundai-Fahrer zurück, markiert seinerseits alle vier Bestzeiten und geht mit 10,7 Sekunden Vorsprung in den sonntäglichen Schlusssspurt. Wie gnadenlos sich die beiden Lokalhelden an der Spitze durch die heimischen Wälder jagen, zeigt ein Blick auf die Verfolger: Beim Kampf um den verbleibenden Podiumsplatz legt Heikkilä seinen Dienstwagen aufs Dach (WP12), und Pajari zerdeppert sich beim Kurvenschneiden eine Spurstange (WP 17) und ist ebenfalls zwischenzeitlich raus. Wie viel Talent in ihm steckt, beweist Pajari auf der finalen Powerstage, die der 20-Jährige bei seinem erst zweiten WRC2-Start 3,3 Sekunden schneller absolviert als der zweitschnellste Lindholm.

Letzterer muss sich auf der Strecke auch Suninen geschlagen geben. Anders als in Portugal, wo er seinen Hyundai auf der Powerstage trotz eines komfortablen Vorsprungs ins Gelände feuerte, bleibt er diesmal cool, rettet einen Vorsprung von 7,7 Sekunden und seinen vermeintlich ersten Saisonerfolg ins Ziel. Doch wenige Stunden nach der Siegerehrung die Ernüchterung: Der Hyundai-Pilot wird von den Sportkommissaren disqualifiziert. Bei der technischen Nachkontrolle stellen die Prüfer fest, dass die Frontschürze seines Hyundai i20 579 Gramm weniger wiegt als das im Homologationsblatt festgehaltene Mindestgewicht von 4510 Gramm. Durch Suninens Disqualifikation erbt Lindholm den Heimsieg. Egon Kaur (+ 1.53,1 min) und Hayden Paddon (+ 2.03,7 min) komplettieren das Podium. ■



19 Jahre nach seinem letzten Finnland-Start fehlen Freddy Loix 17 Minuten auf den WRC2-Sieger. Als Klassen-Neunter holt der einzige Ü50-Starter dennoch volle Punkte für die Masters-Wertung.



ROESELER

Lindholm: Abstaubersieg



KUHN

Pajari: Ausrufezeichen im Finale

WRC2/FINNLAND

1.	Lindholm/Hämäläinen(FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	in 2:33.43,6 h
2.	Kaur/Simm (EST/EST) Volkswagen Polo Rally2	+ 1.53,1 min
3.	Paddon/Kennard (NZ/NZ) Skoda Fabia Rally2	+ 2.03,7 min
4.	Asunmaa/Mannisenmäki (FIN/FIN) Skoda Fabia Rally2	+ 4.28,2 min
5.	Pietarinen/Linnaketo (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	+ 4.56,0 min

* Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 8

1.	Andreas Mikkelsen (N)	79 Punkte
2.	Kajetan Kajetanowicz (PL)	76 Punkte
3.	Emil Lindholm (FIN)	64 Punkte
4.	Yohan Rossel (F)	63 Punkte

WRC3 Finnland

Joona allein auf weiter Flur

In der kleinsten Allradklasse hatten die vier Wettbewerber nichts zu bestellen. Nach 20 von 21 möglichen Bestzeiten feierte Favorit Lauri Joona einen nie gefährdeten Start-Ziel-Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach drei Wertungsprüfungen und drei Bestzeiten führte Lauri Joona die WRC3 mit 12,7 Sekunden an. Den folgenden Service verließ der 25-jährige Lokalmatador mit einer neuen Lenkung und markierte die nächste Bestzeit.

Wäre die fünfte Prüfung nicht wegen einiger unbelehrbarer Zuschauer aus Sicherheitsgründen abgesagt worden, die Messe wäre aufgrund der Überlegenheit des ansonsten in der Junioren-WM im gleichen Auto aktiven Joona womöglich schon am frühen Freitagmorgen gelesen gewesen.

Auch deshalb flammte bei den Konkurrenten nur wenig Hoffnung auf, als Jan Cerny in WP6 für einmal die Nase seines Ford Fiesta Rally3 vorne hatte. Nur eine Zehntelsekunde war der 32-jährige Tscheche schneller als der sieben Jahre jüngere Finne, der weiter über eine diffuse Lenkung klagte und dennoch kaum zu halten war. Verständlich: Cerny kannte zwar seinen Dienstwagen, sein letzter Finnland-Start lag aber elf Jahre zurück. Neuland auch für Joonas junge Landsmänner Toni Heeranen (18), Tommi Heino (20) und Henri Timonen (22), die allesamt erstmals in einem kleinen Turboallradler auf Zeitenjagd gingen.

Joona spulte sein Programm weiter routiniert ab, markierte Bestzeit um Bestzeit und lag nach der ersten Tagesetappe mit 45,1 Sekunden vorne. Acht Prüfungen und acht WP-Siege später hatte er seinen Vorsprung auf komfortable 3.34,7 Minuten ausgebaut. Doch Tempo rausnehmen scheint nicht Joonas Ding: Beim sonntäglichen Schlussspurt markierte er auch die vier verbleibenden Bestzeiten und verwies Routinier Cerny mit 4.23,8 Minuten Rückstand auf Platz 2. Dem Drittplatzierten Timonen fehlten im Ziel satte 16.47,7 Minuten auf den in einer eigenen Liga agierenden Klassensieger. ■



ROESELER

Fuhr in einer eigenen Liga: Lokalmatador Joona in seinem Ford Fiesta Rally3

Rallye-WM Finnland

Irrer Ritt zum Auftakt

Was für ein Testflug: Nie waren die WM-Asse schneller unterwegs als beim Shakedown der diesjährigen Rallye Finnland.

Nach zwölf Jahren werden die 4,48 Kilometer bei Rannankylä wieder mal als Shakedown genutzt. Nach dem Start folgen zahlreiche schnelle Kurven, dazwischen drei engere Ecken und ein Abzweig, das war's.

Mit maximal 80 Stundenkilometern durften die WM-Asse die Strecken zweimal abfahren, dann galt's. Kalle Rovanperä hechtete im vierten Versuch nicht nur eine Sekunde schneller als seine WM-Kollegen durch die Testprüfung, sondern pulverisierte auch die bisherige Bestmarke von Mikko Hirvonen. Während dieser 2010 im Ford Focus WRC 2.02,2 Minuten für den kurzen Aufgalopp brauchte, war Kalle Rovanperä im Hybridboliden nach 1.56,1 Minute und einem Schnitt von 138,91 km/h durch!

Zweitligist Teemu Suninen tobte bei seinem dritten Versuch in 2.05,8 Minuten und einem Schnitt von 128,2 km/h über den Shakedown. Zum Vergleich: Bei der Rallye Finnland 2016, dem bisher schnellsten WM-Lauf aller Zeiten, brachte es Kris Meeke im Citroën DS3 WRC auf einen Schnitt von 126,26 km/h. ■ RK



ROESELER

Für die Geschichtsbücher: Rovanperäs Fabelzeit beim Shakedown

AUS DEM SERVICEPARK

AB INS HOTEL

Anders als ein Großteil der finnischen Toyota-Mechaniker, die zu Hause bei ihren Familien übernachteten, mussten Kalle Rovanperä und Takamoto Katsuta ins Teamhotel umziehen. Dabei steht das Elternhaus des WM-Leaders nur 15 Kilometer vom Rallyezentrum entfernt. Der freie Platz im Luftlinie gerade einmal 100 Meter vom Servicepark gelegenen Appartement von Katsuta kam dessen Mutter zugute, die für ein langes Wochenende ihre Enkelkinder in Europa besuchte.

BEKANNTES NEULAND

Toksport-WRC2-Teamkoordinator Oguzhan „Ozzy" Ilaslan ist nahezu jedes Wochenende im Einsatz und hat dementsprechend schon viele Länder und Rallyes gesehen. Doch ausgerechnet im Rallye-Mekka Jyväskylä war der Türke in diesem Jahr zum ersten Mal.

POLITISCHE STATEMENTS

Bei der größten Sportveranstaltung von Finnland geht es nicht nur um bunte und schnelle Autos. Neben den Rallye-Assen wurde vor dem Start die Kapelle der finnischen Luftwaffe ebenso gefeiert wie die minutenlange Flugshow von vier Kampfjets am Samstagmittag. Dem nicht genug, waren an den Strecken jegliche russische Flaggen und Zeichen verboten.

SCHNELLE LOKALHELDEN

Im nationalen Feld nahmen am Freitag und Samstag 88 Teams fünf WM-Prüfungen unter die Räder. Joni Viitala siegte in einem Mitsubishi Lancer Evo IX mit 6,6 Sekunden Vorsprung vor Mikko Lehti (Opel Corsa OPC S2000). Starker Dritter wurde im heckangetriebenen BMW M3 E36 der WM-erfahrene Joonas Lindroos (+ 28,7 s).

JUNGER ICEMAN

Von wegen Welpenschutz: Kaum war die Start-Pressekonferenz beendet, richteten sich die Augen auf Justus Räikkönen. Doch der 17-jährige Neffe von F1-Ass Kimi Räikkönen hielt dem Druck stand und konnte bei seinem WM-Debüt im Peugeot 208 Rally4 als schnellster Pilot eines Fronttrieblers den Klassensieg feiern. ■ RK

Cyan macht Blau



Nur noch zwölf Autos: Das WTCR-Feld schrumpfte im Elsass durch den Rückzug der Lynk & Co auf ein Dutzend

WTCR

Bei der WTCR-Premiere am Anneau du Rhin holten sich Nathanaël Berthon (Audi) und Rob Huff (Cupra) die Siege. Das große Thema im Elsass war jedoch die Abwesenheit des Cyan-Teams, das seine fünf Autos im Vorfeld abmeldete.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein einsamer schwarzer Truck mit schwedischem Kennzeichen und der Aufschrift „Lynk & Co Cyan Racing“ stand noch im Fahrerlager – wie zur Erinnerung: Seht her, wir waren schon hier, aber fahren doch nicht mit. Im Fahrerlager war man mehrheitlich überrascht und teilweise verärgert über den Rückzug. Positiv bleibt in diesem Zusammenhang fast nur festzuhalten: Teammanager Fredrik Wahlén war vor Ort, um sich persönlich von den Mitbewerbern zu verabschieden. Ob nur für den Rest des Jahres oder gar für immer, das bleibt offen. Schließlich hat man alle Titel geholt und erfolgreich verteidigt. Und der Werbeeffekt für die erst 2016 lancierte Geely-Konzernmarke, die nun auch sportlich auf der Weltkarte präsent ist, dürfte alle Erwartungen übertroffen haben. Trotzdem hält sich die Hoffnung, dass man nur den Rest des Jahres aussetzt und 2023 zurückkehrt – vor allem, wenn wieder in ihrer chinesischen Heimat gefahren wird.

Alle Wünsche erfüllt

Denn ganz offiziell führt man Sicherheitsbedenken bei den Reifen als Grund für den Rückzug an. Das stieß auf Unverständnis: Nach dem Reifendrama in Vallelunga, wo nach ersten Erkenntnissen nie gesehene Höchsttemperaturen in den Pneus für die Ablösungserscheinungen sorgten, waren am elsässischen Rheinring eigentlich keine derartigen Probleme zu erwarten. Außerdem erfüllte man Cyan Racing alle Wünsche: Sämtliche Autos wurden um 20 kg erleichtert, um die Reifen allgemein weniger zu belasten. Dazu gab es 22 statt 16 neue Reifen pro Auto. Und am Donnerstag wurde ein

> „Es kann sich schnell ändern. Aber es ist unglaublich, zu diesem Zeitpunkt der Saison in der Tabelle vorne zu liegen.“
>
> Tabellenführer Mikel Azcona

zusätzlicher Reifentest angesetzt, um die letzten Zweifel auszuräumen. Trotzdem kam just am Donnerstag – ohne Teilnahme am Test – die Abmeldung. Man lege das WTCR-Programm vorerst auf Eis. Bitterer Nebeneffekt: Die Rennen am Anneau du Rhin waren erst im Juni vor allem wegen der einheimischen Zugpferde Yvan Muller und Yann Ehrlacher in den überarbeiteten Kalender aufgenommen worden. Und als Teil des fünfköpfigen Cyan-Aufgebots fehlten diese natürlich im Starterfeld. Vor Ort waren sie zwar dennoch, aber eben nur als Zuschauer.

Erst im weiteren Verlauf des Wochenendes kam heraus, dass man sich bei Lynk & Co weitere Zugeständnisse erhofft hatte. Weitere 30 kg hätte man ausladen wollen, im Gegenzug auch eine höhere Mindest-Bodenfreiheit in Kauf genommen. Doch auf einen solchen Schnellschuss in der BOP ließ man sich seitens der Regelhüter natürlich nicht ein. Da es in Frankreich tatsächlich keine Reifenprobleme gab, war die Aufregung letztlich eh ganz umsonst. Zumal man ohne Zusatzgewichte der Konkurrenz wohl gut eingeheizt hätte. So schoss man sich also in mehrfacher Hinsicht ein Eigentor.

Unerwartet guter Event

Während abzuwarten bleibt, wie es um die Zukunft des Cyan-Programms und dadurch mittelbar auch die Zukunft der gesamten WTCR steht, gibt es aber auch gute Neuigkeiten. Der Restkalender für 2022 ist so gut wie durch (siehe „Nachrichten“) und man versucht, so viele Gaststarter wie möglich für die letzten zwei Events zu aktivieren, damit um das verbleibende Dutzend herum ein größeres Fahrerfeld entsteht.

Außerdem entpuppte sich der Event am Anneau du Rhin als

echter Zugewinn. Stand im Vorfeld zu befürchten, dass auf der kaum bekannten „Pferderennbahn“ ein eher krampfiges Wochenende bevorsteht, gab der Veranstalter vor Ort Vollgas: Neue Tribünen wurden gebaut, ein ansehnliches Rahmenprogramm installiert und die eigentlich dauerhaft vermieteten Boxen am westlichen Ende der Strecke zugunsten der WTCR geräumt. Ein trotz der fehlenden Local Heroes sehr ordentliches Publikum von rund 7500 Zuschauern am Renntag sorgte dann auch noch für einen fast schon überwürdigen Rahmen.

Und die zahlreichen Fans, die aus Deutschland, der Schweiz und natürlich Frankreich kamen, sahen trotz des kleinen Felds ziemlich großen Motorsport.

Fürs erste Rennen hatte sich – wie schon in Vallelunga – München-Honda-Pilot Néstor Girolami die Pole-Position gesichert. Auf der ewig langen Geraden bis zur ersten Kurve musste er sich am Start zum ersten Rennen aber dem topspeedstarken Audi von Nathanaël Berthon geschlagen geben. Zumindest konnte der Argentinier den zweiten Platz verteidigen und so wieder ein paar Punkte zu Titelrivale Mikel Azcona (Hyundai) aufholen. Der erbte den dritten Platz von Gilles Magnus (Audi), der zuvor Girolamis Teamkollegen Esteban Guerrieri in einen Highspeed-Quersteher samt anschließendem Reifenwechsel befördert hatte.

Im zweiten Lauf kam Rob Huff (Cupra) von P2 am besten weg und beschleunigte Reversed-Pole-Mann Mehdi Bennani (Audi) aus. Erneut bis auf P3 kämpfte sich Azcona vor. Girolami rutschte in der letzten Kurve noch um zwei Plätze auf P7 vor, nachdem Tom Coronel (Audi) einen missglückten Angriff auf Guerrieri startete und dabei selbst im Kies landete.

Vor der nun anstehenden dreimonatigen Pause hat weiterhin Azcona die Tabellenführung. „Man kann sich trotzdem nicht schlafen legen. Es kann sich so schnell ändern. Aber es ist unglaublich, zu diesem Zeitpunkt der Saison in der Tabelle vorne zu liegen“, ist der Spanier noch etwas vorsichtig optimistisch. ■

WTCR

Ein Franzose siegt in Frankreich: Berthon bejubelt den ersten Saisonerfolg



WTCR

Rob Huff bewahrt sich mit Saisonsieg Nummer 2 theoretische Titelchancen

NACHRICHTEN

BAHRAIN UND JEDDAH

Die letzten beiden Saisonevents finden doch nicht in Istanbul (wo man sich nicht einig wurde) und Marrakesch (wo die Strecke derzeit abgebaut ist) statt, sondern an zwei F1-Austragungsorten: Am 12./13. November soll in Bahrain gefahren werden, zwei Wochen später in Jeddah/Saudi-Arabien. Seit Montag läuft die entsprechende Abstimmung im FIA-Weltrat. Angeblich soll diese jedoch nur eine Formsache sein.

ETCR AM SACHSENRING

Auch die FIA ETCR war noch ihren Termin fürs Saisonfinale schuldig. Nachdem die Elektro-Serie weder in Istanbul (s.o.) noch in Inje starten wird, musste man sich ein anderes Umfeld suchen. Dieses hat man nun allem Anschein nach gefunden: Am letzten September-Wochenende will man im Rahmen des ADAC GT Masters am Sachsenring (!) antreten. Auch hier geht es dem Vernehmen nach nur noch um die letzten Details.

ENGSTLER-DOPPELSTART

Das Engstler-Team tanzte auf zwei Hochzeiten: Bei der WTCR und bei der TCR Germany. Teamchef Franz Engstler war am Freitag in Frankreich und reiste dann zurück zum Nürburgring. In der Eifel wurde Andreas Klinge beim Team ROJA Motorsport schmerzlich vermisst. Dort ist er eigentlich als Teammanager aktiv – als gleichzeitiger WTCR-Projektleiter beim Engstler-Team hatte aber der Weltcup Priorität.

ANNEAU DU RHIN (F), 1. RENNEN

11. von 16 Läufen, 22 Runden à 3,620 km (12 gestartet, 11 gewertet)

1.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	32.59,625 min
2.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 0,299 s
3.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,047 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,586 s
5.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 2,408 s
6.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 4,603 s
7.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 5,660 s*
8.	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Cupra	+ 5,946 s
9.	Tiago Monteiro (P), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 6,505 s
10.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 1.04,602 min

Schnellste Runde: 1.28,347 min (Guerrieri) *inkl. 5-Sek.-Strafe

ANNEAU DU RHIN (F), 2. RENNEN

12. von 16 Läufen, 18 Runden à 3,620 km (12 gestartet, 12 gewertet)

1.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	26.53,763 min
2.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou	Audi	+ 0,896 s
3.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,114 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 3,990 s
5.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 4,936 s
6.	Tiago Monteiro (P), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 7,591 s
7.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 11,716 s
8.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 12,189 s
9.	Attila Tassi (H), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 12,533 s
10.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 13,817 s

Schnellste Runde: 1.28,334 min (Azcona)

STAND FAHRER

1.	Azcona	241 Punkte
2.	Girolami	206
3.	Huff	187
4.	Magnus	165
5.	Berthon	160
6.	Urrutia	137
7.	Ehrlacher	133
8.	Michelisz	127
9.	Guerrieri	105
10.	Ma	97

STAND TEAMS

1.	BRC Squadra Corse	368 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	311
3.	Comtoyou	255
4.	Zengo Motorsport	224

STAND TROPHY

1.	Huff	124 Punkte
2.	Bennani	74
3.	Coronel	66



Machtdemonstration am Nürburgring: Martin Andersen holte in der Eifel die maximalen Punkte

ADAC

Dänischer Doppelsieg

Als erstem Fahrer in der laufenden Saison gelang Martin Andersen (Honda) ein perfektes Wochenende. Am Nürburgring holte sich der Engstler-Pilot zwei Poles und zwei Siege.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon in der letzten Saison war der Nürburgring ein gutes Pflaster für den Dänen. Denn in der Eifel feierte er nicht nur seinen ersten Sieg in der TCR Germany, sondern sicherte sich auch den Vizemeistertitel in der Fahrerwertung.

Das Vorhaben, in diesem Jahr noch mal einen Platz höher abzuschließen, scheint aufzugehen. Am Samstagvormittag holte Andersen sich die dritte Pole-Position des Jahres und fuhr am Nachmittag einen souveränen Start-Ziel-Sieg ein. Saisonsieg Nummer zwei besiegelte im siebten von 14 Saisonrennen zudem die Halbzeitmeisterschaft.

Dahinter machte Jonas Karklys (NordPass-Hyundai) Druck, doch der Litauer fand letztlich keinen Weg vorbei. „Am Ende haben meine Reifen etwas nachgelassen, weshalb Karklys immer näher kam und wir noch mal kämpfen mussten. Es war ein cooles Rennen“, war Andersen dennoch erleichtert.

Die nachlassenden Reifen brachten auch die Tabellenzweite Jessica Bäckman (ROJA-Hyundai) fast noch mal in Schlagdistanz. Die Schwedin lief im Qualifying auf Verkehr auf und musste deshalb von P4 starten. Erst nach mehreren Versuchen schaffte sie es am zweiten Engstler-Honda von Szymon Ladniak vorbei und konnte Attacke machen. Am Ende fehlten zwei Runden, um noch ganz vorne angreifen zu können.

Kampf mit Gaststarter

Andersen machte derweil am Sonntag genauso weiter, wie er am Samstag aufgehört hatte: Vierte Pole des Jahres, diesmal knapp vor Bäckman. Als Andersen beim Rennstart – nicht zum ersten Mal – eher zögerlich vom Fleck kam, witterte die Schwedin ihre Chance und zog vorbei. Nur kurze Zeit später war Andersen

> „Ich bin glücklich mit den beiden Podestplätzen. Auch wenn Martin nicht zu schlagen war, habe ich gute Punkte eingefahren.“
>
> Jessica Bäckman

aber wieder vorne. Während Bäckman sich danach zunächst mit Gaststarter Marco Butti (Audi) auseinandersetzen musste, fuhr der Pole-Sitter einen Vorsprung heraus. Erst nach einem Verbremser des Italieners, der kurz darauf mit technischem Defekt ausfiel, konnte auch Bäckman frei auffahren, die Lücke jedoch bis zum Rennende nur noch halbieren. Damit wächst ihr Rückstand bei noch sechs Rennen auf 29 Punkte hinter Tabellenführer Andersen an.

„Ich bin glücklich mit den beiden Podestplätzen an diesem Wochenende. Auch wenn Martin nicht zu schlagen war, habe ich gute Punkte eingefahren“, war die nach wie vor erste Verfolgerin des Dänen dennoch happy.

In der Teamwertung musste ROJA am Samstag einen Dämpfer einstecken. Ausgerechnet eine teaminterne Kollision ließe René Kircher aus- und Robin Jahr zurückfallen. Jahr konnte zwar noch auf P8 einlaufen, trotzdem waren wichtige Punkte weg. Am Sonntag aber holte man mit P2 für Bäckman und P3 für Kircher wieder etwas auf das führende Engstler-Team auf. Bei den Trophy-Fahrern konnte sich in der Eifel zweimal Vincent Radermecker (Maurer-Holden) durchsetzen, Führender bleibt aber Roland Hertner (Engstler-Honda). ■

NÜRBURGRING, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Andersen/Honda	20 Runden
2.	Karklys/Hyundai	+ 0,274 s
3.	Bäckman/Hyundai	+ 2,023 s
4.	Ladniak/Honda	+ 17,087 s
5.	Sing/Hyundai	+ 17,413 s
6.	Radermecker/Holden	+ 25,111 s
7.	Butti/Audi	+ 36,626 s
8.	Jahr/Hyundai	+ 37,524 s
9.	Rosowski/Audi	+ 38,425 s
10.	Hertner/Honda	+ 55,858 s

NÜRBURGRING, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Andersen/Honda	20 Runden
2.	Bäckman/Hyundai	+ 1,944 s
3.	Kircher/Hyundai	+ 5,672 s
4.	Karklys/Hyundai	+ 8,460 s
5.	Sing/Hyundai	+ 28,907 s
6.	Radermecker/Holden	+ 39,630 s
7.	Jahr/Hyundai	+ 39,633 s
8.	Hertner/Honda	+ 49,585 s
9.	Rosowski/Audi	+ 51,085 s
–	Gruhn/Audi	- 13 Rdn. (n. gew.)

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Martin Andersen (DK)	234
2.	Jessica Bäckman (S)	205
3.	Szymon Ladniak (PL)	162
4.	Jonas Karklys (LT)	139
5.	René Kircher (D)	112
6.	Robin Jahr (D)	97
7.	Roland Hertner (D)	76
8.	Vincent Radermecker (B)	73
9.	Max F. Gruhn (D)	67
10.	Patrick Sing (D)	65

Deutsche Tourenwagen Challenge

Anmeldung offen

Mit einem Test und einem Demo-Event stimmt sich die DTC auf ihren Neustart im Jahr 2023 ein. Die Anmeldung für beide Veranstaltungen ist nun offen.

Von: **Michael Bräutigam**



NIEDERTSCHEIDER MOTORSPORT

Eines der schon fertigen DTC-Autos: Peugeot 208 DTC von Niedertscheider

Der Testtag für interessierte Teams findet am 21. September in Hockenheim statt. Gut eine Woche später, vom 30. September bis 2. Oktober, präsentiert sich die Serie beim ADAC Racing Weekend an gleicher Stelle der Öffentlichkeit – sowohl im Fahrerlager als auch mit insgesamt gut zwei Stunden Fahrzeit auf der Strecke.

Eingeladen sind hierzu interessierte Teams und Fahrer mit Fahrzeugen, die dem Sinn (nicht zwingend dem genauen Wortlaut) des Reglements entsprechen, d. h. Fahrzeuge mit maximal 1,6 Litern Hubraum, serienmäßiger Optik, seriennaher Technik und rund 200 bis 250 PS. Das vorläufige Reglement für 2023 ist bereits auf der Website www.dtc-sport.de verfügbar.

Eigentlich war der Neustart der Serie bereits für dieses Jahr geplant, die diversen globalen Unwägbarkeiten sorgten jedoch dafür, dass die Saison heuer frühzeitig abgesagt werden musste. „Wir sind nach wie vor davon überzeugt, dass die Serie schnell ihren Platz in der Motorsport-Landschaft finden wird. Das zeigen viele Gespräche, die wir in den vergangenen Monaten geführt haben“, sagt Serienleiter Normann Broy. Die Startplätze sowohl für den Testtag als auch den Demo-Event am Hockenheimring sind begrenzt. Über die Mailadresse dtc@motorpresse.de können weitere Informationen angefordert sowie die jeweiligen Anmeldungen getätigt werden. ■

NACHRICHTEN

TCR: DIE SIEGER AUS DEN GROSSEN SERIEN

Mit Dänemark, UK, Australien und Südamerika fuhren am Wochenende gleich vier weitere große nationale bzw. regionale TCR-Serien. In Dänemark (Kopenhagen) gab es nur zwei Sieger in drei Rennen: Erst gewann Mike Halder (Honda), dann zweimal Nicolai Sylvest (Cupra). Nach dreimal P2 behält jedoch Kasper Jensen (Honda) die Gesamtführung. In Castle Combe freuten sich Bruce Winfield (Cupra) und Alex Ley (Hyundai) über die Siege in der TCR UK. Bei der TCR Australien in Queensland siegte zweimal Tabellenführer Tony D'Alberto (Honda) und einmal Jay Hanson (Audi). Die TCR Südamerika machte Station in El Pinar (Uruguay). Juan Angel Rosso (Honda) sicherte sich dort den dritten und sein argentinischer Landsmann José Manuel Sapag (Lynk & Co) den ersten Saisonsieg.

NASCAR Cup Series

Harvick beendet Sieglos-Serie

Ford-Pilot Kevin Harvick hat in Michigan seine Durststrecke beendet und sich mit seinem ersten Saisonsieg das erhoffte Playoff-Ticket gesichert.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Rennen um die letzten Playoff-Plätze wird immer enger. Kevin Harvick war bereits der 15. verschiedene Sieger der Saison, weshalb der eigentliche Slogan „Win it and you are in it“ (Gewinne und du bist dabei) in diesem Jahr vielleicht gar nicht gilt. Denn bei nur 16 Playoff-Plätzen und potenziell 17 oder mehr Siegern würden der/die Sieger mit den wenigsten Punkten in die Röhre schauen. Bei nur einem Sieger mehr als jetzt könnte es außerdem zu der geradezu absurden Situation kommen, dass der aktuell nach Punkten zweitplatzierte Fahrer, Ryan Blaney (Ford), gar keinen Playoff-Platz bekommen würde.

Harvick hat sein Ticket dagegen so gut wie sicher. Auf dem Weg zum ersten Saisonsieg – und zum ersten Sieg seit dem Bristol-Herbstrennen 2020 – hatte er auch das nötige Quäntchen Glück. Kurz nach einem Stopp gab es eine Gelbphase, die Harvick die Führung quasi auf dem Silbertablett präsentierte. Die bekam er, als alle anderen zum Boxenservice abbogen.

Wallace untröstlich

Danach hatte er das Rennen im Griff – und vor allem auch Bubba Wallace (Toyota), der nach seiner ersten Cup-Pole auch gute Siegchancen und damit seinerseits Chancen aufs Playoff-Ticket hatte. „Das werde ich noch eine Weile mit mir herumtragen“, war Wallace trotz des eigentlich starken zweiten Platzes und der vierten einstelligen Platzierung in Folge untröstlich. Nun hat er noch drei Rennen, um sich als potenziell 16. verschiedener Sieger in die Endausscheidung zu fahren. Die beste Chance: wohl beim Finale der Regular Season in Daytona. ■



NASCAR

Nach 65 Rennen endlich wieder in der Victory Lane: Kevin Harvick

NASCAR CUP SERIES

Brooklyn/Michigan (USA)
23. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
8.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Ty Gibbs (USA)	Toyota

Gesamtwertung
nach 23 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	847 Punkte
2.	Blaney (Ford)	728
3.	Chastain (Chevrolet)	710
4.	Truex Jr. (Toyota)	709
5.	Larson (Chevrolet)	705
6.	Logano (Ford)	673
7.	Bell (Toyota)	668
8.	Kyle Busch (Toyota)	634
9.	Harvick (Ford)	618
10.	Byron (Chevrolet)	617



Italienische Macht

Der Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia begann die zweite Saisonhälfte, wie er die erste beendet hat: Mit einem Sieg. Mit Maverick Viñales auf Aprilia und Jack Miller auf der zweiten Werks-Ducati standen nur Fahrer italienischer Motorräder auf dem Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Teamchef Davide Tardozzi flippte in der Ducati-Box regelrecht aus. Francesco Bagnaia hatte im letzten Geschlängel alle Lücken dichtgemacht, und so huschte die rote Werks-Ducati knapp vor der schwarzen Aprilia über die Ziellinie. Dabei hatte es zuvor noch so ausgesehen, als würde dieses Wochenende dem kleineren der beiden italienischen Hersteller gehören. Im Vorjahr hatte Aleix Espargaró hier das erste MotoGP-Podest für die Rennabteilung aus Noale eingefahren, er und Maverick Viñales hatten in den Trainings zeitweilig die ersten beiden Plätze belegt. Und Viñales zeigte spätestens im Warm-up, dass er auf der Strecke, wo er 2016 seinen ersten MotoGP-Sieg auf Suzuki einfahren konnte, nun auch auf der Aprilia bereit dafür ist.

Abflug nach Höhenflug

Aleix Espargaró kam völlig verwandelt aus der Sommerpause zurück. Der Familienvater hatte platinblond gefärbte Haare, der Aprilia-Pilot zeigt nun auch optisch, dass er dem ebenfalls gebleichten Fabio Quartararo bedingungslos den Kampf ansagt. Der 33-jährige Spanier war in FP3 Schnellster, und er bestimmte auch in FP4 die Pace. Mit einem neuen harten Hinterreifen fuhr er gleich die schnellsten Sektorenzeiten. Doch dann flog er mit einem bösen Highsider in der 200 km/h schnellen Farm Corner ab. Beide Knöchel wurden bei dem brutalen Aufprall in Mitleidenschaft gezogen, er musste mit der Trage weggebracht werden. Wie durch ein Wunder wurden keine Brüche festgestellt, und keine Stunde später saß der Aprilia-Werkspilot wieder im Sattel und brannte die sechstschnellste Zeit in den Asphalt.

> „Ich hatte auf den mittelharten Hinterreifen gesetzt. Das war die falsche Entscheidung. Er hat bereits in der achten Runde abgebaut, und ich hatte keinen Grip.“
>
> Fabio Quartararo

Weltmeister Fabio Quartararo musste eine Long-Lap-Penalty abbüßen, und darauf bereitete er sich besonders sorgfältig vor. In jedem Training fuhr er mehrmals durch die Strafschneise, um sie sich einzuprägen und so viel Michelin-Gummi wie möglich aufzutragen. Der Sieger des letztjährigen Silverstone-GP war bei der Pace auch diesmal ganz vorn dabei. Und auch Álex Rins, der 2019 hier vor Marc Márquez gewann, hatte mit der Suzuki seinen Rhythmus gefunden. Dass im Qualifying dann gleich acht Fahrer unter dem Rekord von Márquez von 2019 blieben und die zwölf Fahrer des Q2 trotz 5,9 Kilometern Streckenlänge innerhalb von 0,7 Sekunden lagen, verhieß ein heißes und unberechenbares Rennen. Hinter der besten Reifenwahl stand bei den übers Wochenende stetig steigenden Temperaturen jedoch ein Fragezeichen.

Als es dann losging, stürmte Pole-Sitter Johann Zarco an die Spitze. Fabio Quartararo erwischte aus der zweiten Reihe einen richtig guten Start, kreuzte Maverick Viñales die Linie, und der Aprilia-Pilot musste zudrehen. „Ich hatte nur die vordere Startvorrichtung aktiviert, denn die erste Kurve ist sehr nah an der Startlinie“, gab Viñales zu. „Dann hatte so ziemlich jeder auch die hintere aktiviert. So konnte mich


Nicht zu fassen: Francesco Bagnaia trotzte allen Problemen und holte seinen zweiten Sieg in Folge

MOTOGP




Strafe muss sein? Fabio Quartararo im Long-Lap-Penalty-Loop

MOTOGP



Tragischer Held: Aleix Espargaró

MOTOGP


Italienische Momente: Aprilia von Maverick Viñales im Ducati-Sandwich zwischen Francesco Bagnaia und Jack Miller

APRILIA

Fabio ausbeschleunigen." Quartararo versuchte, an die Spitze zu gelangen, doch Zarco machte ihm die Linien zu. Dann musste der Yamaha-Werksfahrer durch die Strafschleife, und wenn ihn dies auch kaum mehr als eine Sekunde kostete, konnte er sich nur hinter den Ducatis von Bagnaia und Miller einreihen. Und von da an ging für den Yamaha-Werksfahrer so gut wie nichts mehr. „Ich hatte auf den mittleren Hinterreifen gesetzt, und das war die falsche Entscheidung", gab er zu. „Ich habe schon nach der achten Runde gemerkt, dass er abbaut, ich hatte überhaupt keinen Grip hinten."

Johann Zarco stürzte von der Spitze, dafür stürmte Álex Rins nach vorn und versuchte sich abzusetzen. Doch auch der Suzuki-Pilot wurde ein Opfer seiner Reifenwahl. „Ich freute mich richtig, wie weich ich an der Spitze fahren konnte", zeigte er sich nach dem Rennen frustriert. „Ich ging immer sehr sanft ans Gas, trotzdem ging der Hinterreifen ein, und ich konnte mich gegen die anderen nicht mehr wehren."

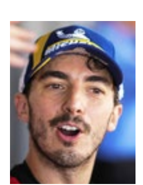
So konnte sich Francesco Bagnaia, der am Samstag noch mit der Abstimmung gekämpft hatte, an die Spitze setzen.

Hilfe von Legenden

Dabei holte er sich prominente Hilfe: „Mein Crewchief Christian Gabbarini hat noch immer beste Kontakte zu Casey Stoner, und so riefen wir ihn an. Casey war immer ein Meister darin, Traktion zu finden, und er erklärte mir genau, wie ich hier wo das Gas öffnen muss. Aber am meisten hat mir Valentino Rossi geholfen. Mit ihm haben wir das Verhalten der Reifen genau besprochen, und so konnte ich im Warm-up noch etwas für den harten Hinterreifen finden."

Wenn Viñales in der vorletzten Runde auch kurz in Führung ging – Bagnaia konnte ihn wieder überholen. Er machte ihm alle Türen zu und gewann. Aleix Espargaró kam unter unvorstellbaren Qualen als Neunter ins Ziel und verlor nur einen Punkt auf Quartararo. Werden die italienischen Bollwerke nun in der zweiten Saisonhälfte alles niederwalzen? ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



WIE BEWERTEN SIE IHREN SIEG IN SILVERSTONE?

Als einen meiner besten, weil ich an diesem Wochenende Probleme hatte. Ich war zunächst nicht so konkurrenzfähig wie erwartet. Nach dem Training hatte ich mich bereits mit einem Top-5-Ergebnis abgefunden, ein Sieg schien außer Reichweite. Dann haben wir im Warm-up eine bessere Lösung für den harten Hinterreifen gefunden, und wir haben uns für vorne für die mittlere Mischung entschieden. Zum Schluss des Rennens hatte ich hinten überhaupt keinen Grip mehr, so habe ich mich nur noch auf das späte Bremsen konzentriert, um mich zu verteidigen. In Assen habe ich das Rennen kontrolliert, hier habe ich einfach alles gegeben.

SIE HABEN IHREN DIREKTEN WM-GEGNERN ABER VIEL BODEN ABGENOMMEN, ODER?

Fabio Quartararo musste eine Long-Lap-Penalty abbüßen. Er ist mit dem mittleren Hinterreifen gefahren, und er wollte zu Beginn versuchen, sich vorne abzusetzen. Zarco hat ihm aber die Linien kaputtgemacht. Zarco selbst ist dann gestürzt, und Aleix Espargaró war angeschlagen, sonst wäre er genauso stark gewesen wie Maverick Viñales. Da spielte vieles für uns.

WIE SEHEN SIE JETZT IHRE WM-CHANCEN?

Ich habe in den letzten beiden Rennen sicherlich eine Menge Punkte wieder aufgeholt. Ich will trotzdem nicht an die Meisterschaft denken. Als Nächstes kommt Österreich. Ich will versuchen, dort konkurrenzfähig zu sein.

Oliveira kämpft gut

Miguel Oliveira kämpfte sich bis auf P6 nach vorn, Brad Binder ging der Reifen ein. Doch KTM hat viel entwickelt, damit sie bald wieder ums Podest kämpfen können.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Miguel Oliveira (#88) wurde Sechster, Brad Binder gingen die Reifen ein

Man sah gleich am Freitag, dass sich die Ingenieure in Mattighofen über die Sommerpause nicht in den Urlaub begeben haben, sondern damit beschäftigt waren, die RC16 wieder näher an die Spitze des MotoGP-Feldes zu bringen. Für Silverstone wurden die Bikes mit dem langen rechten Auspuffrohr versehen, das man schon beim Test in Barcelona sah, und das den beiden Zylinderbänken unterschiedliche Drehmomentverläufe verleiht. „Damit ist die Leistungsentfaltung etwas glatter“, stellte Werkspilot Brad Binder fest. Auch die Aerodynamik-Updates von den letzten Tests kamen zu Einsatz.

„Uns ging es neben der Fahrbarkeit darum, dass wir besser aus den Erste-Gang-Kurven herausbeschleunigen“, klärte Pit Beirer über das Ziel der Modifikationen auf. Wenn auch alle KTM-Piloten Q2 verfehlten, zeigte sich Beirer am Sonntagmorgen noch kämpferisch: „Unsere Rennpace ist gut, jetzt gehen wir Rennen fahren.“ Miguel Oliveira machte auch eine sehenswerte Aufholjagd vom 13. Startplatz bis P6. „Insgesamt war es ein gutes Wochenende, diese Platzierung entsprach dem, worum wir kämpfen konnten“, gestand der 27-jährige Portugiese. „Mit einem besseren Startplatz hätten wir noch weiter vorne landen können.“ Brad Binder konnte seine übliche Aufholjagd diesmal nicht durchziehen. „Ich habe mich bei der Reifenwahl vergriffen“, gestand Binder. „Bereits nach sechs Runden wusste ich, dass ich mit dem Medium die falsche Wahl getroffen hatte. Bis zur 15. Runde konnte ich es noch irgendwie managen, aber die letzten fünf Runden hatte ich gar nichts mehr.“ So wurde er schließlich Elfter.

„Was wir noch dringend verbessern müssen, ist die Performance des Bikes mit frischen Reifen, damit sich unsere Fahrer weiter vorn qualifizieren können“, gestand Pit Beirer. „Nach fünf Runden waren wir dreieinhalb Sekunden hinten, im Ziel zweieinhalb. Wir haben die Pace, aber eben nicht im Qualifying.“ ■

GASTKOMMENTAR

DER SPEED WAR WAHNSINN

Kaum ist die MotoGP wieder aus der Sommerpause zurückgekehrt, purzeln die Rekorde. Nicht weniger als acht Fahrer fuhren im Qualifying schneller als der bestehende Rundenrekord, die Gesamtzeit des Rennens war zehn Sekunden schneller als letztes Jahr. Die ersten elf Piloten fuhren dieses Jahr schneller als Weltmeister Fabio Quartararo letztes Jahr bei seiner Siegesfahrt, und mit 6,646 Sekunden zwischen dem Ersten und dem Zehnten war es der zweitknappste Zieleinlauf in der Geschichte der Königsklasse. Aber wie weit lässt sich dies noch steigern? Übernächstes Wochenende kommen wir zum Red Bull Ring, dort wurde bereits eine neue Schikane eingebaut, um dem horrenden Speed der MotoGP-Renner Herr zu werden. Wir dürfen uns auf einen so heißen Herbst gefasst machen, wie ihn die MotoGP noch nie hatte.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

120 JAHRE GESCHICHTE

In diesem Jahr ist es 120 Jahre her, dass Triumph, der Ausrüster der Moto2-Einheitsmotoren, sein erstes Motorrad auf den Markt gebracht hat. Entsprechend feierten die Briten bei ihrem Heim-Grand-Prix mit einer Ausstellung aus ihrem Werks-Museum. Sammler und Restaurator Dick Shepherd, der die meisten dieser Unikate in den schweren Zeiten der britischen Motorradindustrie gerettet und restauriert hat, war persönlich zugegen, um Fragen von Interessierten zu beantworten. Und die kamen aus dem Fahrerlager übers Wochenende zuhauf. Denn vom ersten Prototyp, der 1901 mit einem 172-ccm-Minerva-Motor entstand, bevor man die Serie im April 1902 mit einem 211-ccm-Motor startete, über die berühmten Weltrekord-Thunderbirds und das original Filmmotorrad von Steve McQueen aus dem Kult-Klassiker „The Great Escape“ sowie der Vetter Hurricane bis hin zum 765er-Prototyp, mit dem das aktuelle Moto2-Triebwerk entwickelt wurde, waren viele Meilensteine zu sehen.



PAULOVITS

Juwelen: Triumph-Motorräder aus 120 Jahren, als wären sie alle neu

AUF VIER RÄDERN

Gleich gegenüber dem Haupteingang zum Silverstone Circuit liegt das Areal der Silverstone Rally School. MotoGP-Weltmeister Fabio Quartararo, Teamkollege Franco Morbidelli, die MotoGP-Rookies Marco Bezzecchi und Darryn Binder sowie Moto2-Pilot Sam Lowes und Moto3-Amazone Ana Carrasco durften erst einmal die Schulbank drücken und wurden in die Geheimnisse des effizienten und schnellen Driftens eingeweiht. Dann ging es mit Subaru Impreza auf die Lehmpiste. Schnell waren sie alle, aus Sicherheitsgründen wurden die Zeiten aber geheimgehalten.

VERSCHLAFEN

Schrecken am Samstagmorgen: VR46-Pilot Marco Bezzecchi fiel Freitagnacht das Handy unters Bett, so hörte er seinen Alarm nicht und war noch nicht an der Strecke, als sein Team sein Motorrad bereits zu FP3 aufwärmte. Der Zweite von Assen traf dann schließlich doch ein, ihm wurde eine neue Weckprozedur verordnet.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Silverstone (GB) – 7. August 2022 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,000 km über 20 Runden à 5,900 km. 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 43 Grad. Schnitt des Siegers: 176,2 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	20	40.10,260 min	337,5 km/h	1.59,956 min	M/H	25
2.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	20	+0,426 sec	333,3 km/h	1.59,674 min	M/H	20
3.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	20	+0,614 sec	335,4 km/h	1.59,656 min	S/H	16
4.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	20	+1,651 sec	335,4 km/h	1.59,878 min	S/H	13
5.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	20	+1,750 sec	334,3 km/h	1.59,498 min	M/H	11
6.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	20	+2,727 sec	327,2 km/h	1.59,956 min	M/M	10
7.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	20	+3,021 sec	332,3 km/h	1.59,346 min	M/H	9
8.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	20	+3,819 sec	330,2 km/h	1.59,593 min	S/M	8
9.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	20	+3,958 sec	333,3 km/h	1.59,857 min	M/H	7
10.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	20	+6,646 sec	337,5 km/h	1.59,744 min	M/H	6
11.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	20	+7,730 sec	334,3 km/h	1.59,867 min	M/M	5
12.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	20	+13,439 sec	335,4 km/h	2.00,237 min	M/H	4
13.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	20	+13,706 sec	332,3 km/h	2.00,436 min	M/M	3
14.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	20	+13,906 sec	333,3 km/h	2.00,335 min	M/M	2
15.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	20	+16,359 sec	331,2 km/h	2.00,382 min	M/M	1
16.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	20	+20,805 sec	328,2 km/h	2.00,826 min	M/H	-
17.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	+21,099 sec	331,2 km/h	2.00,693 min	M/M	-
18.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	20	+24,579 sec	330,2 km/h	1.59,953 min	M/M	-
19.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	20	+28,773 sec	333,3 km/h	2.00,434 min	S/H	-
20.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	20	+33,653 sec	329,2 km/h	2.00,582 min	M/M	-
21.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	20	+35,601 sec	325,3 km/h	2.01,067 min	M/M	-
22.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	20	+36,460 sec	334,3 km/h	2.01,296 min	S/H	-
	Nicht gewertet:							
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	14	+6 Runden	332,3 km/h	1.59,781 min	M/H	-
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	8	+12 Runden	326,2 km/h	1.59,530 min	M/H	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Zarco	1.57,767 min
2.	Viñales	1.57,865 min
3.	Miller	1.57,931 min
4.	Quartararo	1.57,938 min
5.	Bagnaia	1.57,961 min
6.	A. Espargaró	1.57,966 min
7.	Bezzecchi	1.58,101 min
8.	Bastianini	1.58,106 min
9.	Martín	1.58,174 min
10.	Marini	1.58,317 min
11.	Rins	1.58,318 min
12.	Mir	1.58,543 min
13.	Oliveira	1.58,853 min
14.	B. Binder	1.58,932 min
15.	Di Giannantonio	1.58,948 min
16.	Gardner	1.59,120 min
17.	A. Márquez	1.59,288 min
18.	Bradl	1.59,339 min
19.	P. Espargaró	1.59,367 min
20.	Morbidelli	1.59,390 min
21.	Nakagami	1.59,614 min
22.	Fernández	1.59,920 min
23.	D. Binder	1.59,931 min
24.	Dovizioso	2.00,232 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	180
2.	A. Espargaró	158
3.	Bagnaia	131
4.	Bastianini	118
5.	Zarco	114
6.	Miller	107
7.	Binder	98
8.	Rins	84
9.	Viñales	82
10.	Oliveira	81

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	271
2.	Yamaha	180
3.	Aprilia	175
4.	KTM	131
5.	Suzuki	110
6.	Honda	88

WM-STAND TEAMS

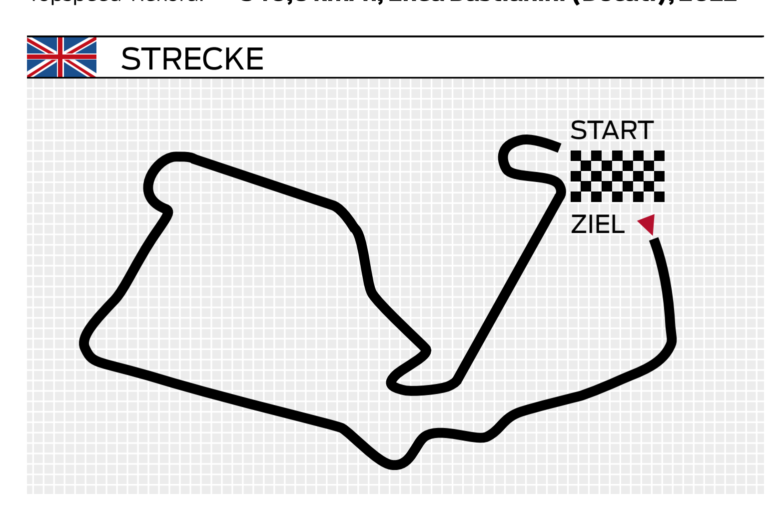
	Team	Punkte
1.	Aprilia Racing	240
2.	Ducati Lenovo Team	238
3.	Monster Energy Yamaha MotoGP	106
4.	Pramac Racing	195
5.	Red Bull KTM Factory Racing	179
6.	Team Suzuki Ecstar	161
7.	Gresini Racing MotoGP	136
8.	Mooney VR46 Racing Team	117
9.	Repsol Honda Team	102
10.	LCR Honda Castrol	72

„Es wäre vermessen, nicht auf Francesco Bagnaia als WM-Rivalen zu schauen. Er hat seit dem Sachsenring fast zwei Rennen Rückstand wettgemacht.“

Fabio Quartararo

SILVERSTONE (GB) 5,900 KM

Rundenrekord: **1.59,346, Álex Rins (Suzuki), 2022**
Quali-Rekord: **1.57,767, Johann Zarco (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **340,6 km/h, Enea Bastianini (Ducati), 2022**





DUCATI

Jack Miller (vorn) und Francesco Bagnaia: Ducati unglaublich stark

Fernández übernimmt mit Sieg d



Das war knapp: Augusto Fernández schlug Alonso López erst ganz zum Schluss

MOTOGP

Ajo-Pilot Augusto Fernández hat in seinen WM-Rhythmus gefunden. Nach seinem Sieg in Assen fügte er einen weiteren in Silverstone hinzu und hat damit die WM-Führung übernommen. Marcel Schrötter stürzte kurz vor Schluss.

Von: **Imre Paulovits**

Da trauten viele ihren Augen nicht. Keiner der bisherigen WM-Titelfavoriten führte den Moto2-Grand-Prix von Großbritannien an, sondern Boscoscuro-Pilot Alonso López. Der 20-jährige Spanier fuhr erst sein sechstes Rennen für das Team des italienischen Herstellers, zuvor war seine Karriere eine Odyssee zwischen Moto3-WM und Moto2-Europameisterschaft.

Doch nach zwei achten und zwei siebten Plätzen sowie einem sechs-

MotoGP

Dovizioso: Abschied in Misano

Dass Andrea Dovizioso nach seiner unglücklichen Rückkehr mit Ende der Saison aufhören wird, war abzusehen. Doch der dreifache MotoGP-Vizeweltmeister wird schon beim Heim-GP in Misano seinen Abschied geben.

Von: **Imre Paulovits**

Zehn Punkte in zwölf Rennen – so hatte sich Andrea Dovizioso seine Rückkehr nach einem Jahr Pause sicherlich nicht vorgestellt. Als er zu Saisonbeginn bei RNF-Yamaha unterschrieb, war die Rede von Rennsiegen und dem Titelkampf. Doch der 36-jährige Italiener, der 2012 auf der Tech3-Yamaha WM-Vierter wurde, bevor er ins Ducati-Werksteam aufgenommen wurde, hatte es nie geschafft, seinen Fahrstil der aktuellen Yamaha M1 anzupassen. Auf dem gleichen Modell, das WM-Leader Fabio Quartararo fährt, kam er nie näher als eine Sekunde pro Runde an den Weltmeister heran. „An dem Motorrad hat sich vieles geändert. Das, was ich mir angeeignet habe, funktioniert damit nicht mehr“, stellte er schon nach den ersten Rennen der Saison fest. In der Sommerpause hat er seine Gedanken sacken lassen und entschieden, die Saison nicht mehr zu Ende zu fahren, sondern sich in Misano Mitte September vor seinem Heimpublikum zu verabschieden.

„Ich muss mich bei Yamaha bedanken, denn sie haben mich immer unterstützt, mir Rückhalt gegeben und mich verstanden“, blickt Dovizioso zurück. „Das war sehr wichtig, denn so konnte ich ruhig mit ihnen reden, und ich konnte ihnen meinen Standpunkt erklären – auch wenn es eine sehr harte Entscheidung war. Aber ich bin auch jetzt entspannt. Es war die Zeit, diese Entscheidung zu treffen. Wenn man nicht dort fahren kann, wo man es sich vorgenommen hat, und man beginnt, beim Fahren über andere Dinge nachzudenken, dann wird es Zeit aufzuhören.“

Ab Aragón übernimmt Yamaha-Testfahrer Cal Crutchlow die Werks-Yamaha im RNF-Team und wird so helfen, bei den letzten sechs Rennen Daten für die Entwicklung des nächstjährigen Modells zu sammeln. ■

MOTOGP

Andrea Dovizioso: Ab Aragón fährt Cal Crutchlow seine Werks-Yamaha

ie WM-Führung

ten Platz hat er sich dermaßen auf die WM eingeschossen, dass er in Silverstone dem Feld nach vorne entfloh. Runde für Runde fuhr er pfeilschnell und gleichmäßig vorneweg. Bis sich Augusto Fernández auf den zweiten Platz vorgearbeitet hatte, war López bereits um mehr als eine Sekunde enteilt. Doch Routinier Fernández hetzte seinem jungen Landsmann hinterher, in der vorletzten Runde hatte er ihn eingeholt. López behielt die Nerven, er machte jede nur erdenkliche Lücke zu. „Die Boscoscuro hat hinten gute Traktion, und die Reifen bleiben lange erhalten. Wir haben auch eine sehr gute Bremsstabilität geradeaus. Doch weil wir hinten so viel Grip haben, ist uns die Kalex beim Einbiegen auf der Bremse überlegen, denn da schiebt unser Heck das Vorderrad weg", beschrieb López den Unterschied zwischen den beiden Moto2-Fahrwerken.

Er zog beim Beschleunigen auch jedes Mal leicht weg, bremste sehr spät und machte jede Lücke zu. Eine Sensation schien sich anzubahnen. Doch in Brooklands, der Linkskurve vor der letzten Kombination, nutzte Fernández den Vorteil der Kalex, bremste bis in den Kurvenscheitel, schnitt López den Weg in die Luffield-Kehre ab und ließ ihm auch beim Beschleunigen durch Woodcote auf die Zielgerade keine Chance. Weil seine WM-Kontrahenten Ai Ogura und Celestino Vietti auf den Plätzen 5 und 6 einliefen, hat Fernández nun die WM-Führung übernommen.

Marcel Schrötter war auf dem Weg in die Punkte, als er zwei Runden vor Schluss stürzte. „Ich hatte kein gutes Gefühl für den härteren Vorderreifen. Weil aber das ganze Feld damit unterwegs war, habe ich mich nicht getraut, den weichen zu nehmen. Ich war zu Beginn zur falschen Zeit am falschen Ort und habe viele Plätze eingebüßt. An Arbolino war es sehr schwer vorbeizukommen. Als ich einen Kurvenausgang gut vorbereiten wollte, ist mir das Vorderrad weggerutscht." ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM
Silverstone wird auch nächstes Jahr wieder am ersten August-Wochenende stattfinden. Dann wird das Fahrerlager allerdings in jenes der Formel 1 mit dem berühmten Flügel auf dem Dach an der Hamilton-Straight verlegt, die Zielkurve wird dann die Club-Corner sein.

MOTOGP
Marc Márquez ist auf dem Weg der Besserung. „Seine Verletzung verheilt gut, Ende August hat er die nächste wichtige Kontrolle. Dann werden wir sehen, wie seine Knochenheilung aussieht, und was die Ärzte bei seiner weiteren Heilung für realistisch halten", sagte HRC-Teamchef Alberto Puig in Silverstone. „Wann er aber fit zum Fahren sein wird, können derzeit nur die Ärzte sagen. Und wann er wirklich bereit ist, das werden wir erst wissen, wenn er wirklich unter Rennbedingungen auf dem Rennmotorrad sitzt."

MOTO2
Bislang hat Triumph mit seinen Moto2-Motoren über 920 000 Rennkilometer gesammelt, für 2023 werden sie diese überarbeiten. Fünf PS mehr soll das 2023er Triebwerk leisten und 400 Umdrehungen/min höher drehen. Die Moto2 bekommt dadurch eine neue Dimension. Durch neue Kolben und Pleuel, eine neue Kurbelwelle, einen überarbeiteten Zylinderkopf, Nockenwellen mit anderen Steuerzeiten und mehr Hub sowie Ventilen mit längerem Schaft für mehr Ventilhub und darauf abgestimmten Ventilfedern wurde der Motor auf mehr Leistung und Standfestigkeit hin entwickelt. Die Verdichtung wurde von 13:1 auf 13,5:1 gesteigert, der Verbrennungsdruck steigt von 85 auf 90 Bar. Die Beschleunigung des Motorrads soll damit verbessert werden, was wiederum den Fahrern bessere Überholmöglichkeiten bieten soll.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Silverstone (GB) – 7. August 2022 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,200 km über 18 Runden à 5,900 km. 29 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 46 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Augusto Fernández (E)	Kalex	18	37.38,670 min	2.04,784 min	25
2.	Alonso López (E)	Boscoscuro	18	+0,070 sec	2.04,896 min	20
3.	Jake Dixon (GB)	Kalex	18	+0,662 sec	2.04,799 min	16
4.	Ai Ogura (J)	Kalex	18	+1,741 sec	2.04,799 min	13
5.	Arón Canet (E)	Kalex	18	+1,946 sec	2.04,819 min	11
6.	Celestino Vietti (I)	Kalex	18	+5,440 sec	2.05,073 min	10
7.	Joe Roberts (USA)	Kalex	18	+7,528 sec	2.05,064 min	9
8.	Jorge Navarro (E)	Kalex	18	+10,647 sec	2.05,200 min	8
9.	Filip Salac (CZ)	Kalex	18	+11,646 sec	2.05,356 min	7
10.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	18	+12,259 sec	2.05,334 min	6
11.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	18	+14,040 sec	2.05,158 min	5
12.	Tony Arbolino (I)	Kalex	18	+14,802 sec	2.05,121 min	4
13.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	18	+16,098 sec	2.05,701 min	3
14.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	18	+17,285 sec	2.05,582 min	2
15.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	18	+19,253 sec	2.05,746 min	1
16.	Barry Baltus (B)	Kalex	18	+19,336 sec	2.05,673 min	-
17.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	18	+27,544 sec	2.05,898 min	-
18.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	18	+32,993 sec	2.06,004 min	-
19.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	18	+34,996 sec	2.06,497 min	-
20.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	18	+40,187 sec	2.06,882 min	-
21.	Rory Skinner (GB)	Kalex	18	+40,601 sec	2.06,889 min	-
22.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	18	+40,943 sec	2.06,983 min	-
23.	Keminth Kubo (T)	Kalex	18	+45,026 sec	2.07,127 min	-
24.	Piotr Biesiekirski (PL)	Kalex	18	+56,612 sec	2.07,389 min	-
	Nicht gewertet:					
	Marcel Schrötter (D)	Kalex	16	+2 Runden	2.05,456 min	-
	Albert Arenas (E)	Kalex	10	+8 Runden	2.05,005 min	-
	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	7	+11 Runden	2.06,915 min	-
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	4	+14 Runden	2.05,124 min	-
	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	3	+15 Runden	2.06,330 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Fernández	171
2.	Ogura	158
3.	Vietti	156
4.	Canet	127
5.	Arbolino	108
6.	Roberts	106
7.	Dixon	92
8.	Schrötter	88
9.	Acosta	75
10.	Chantra	72
11.	Navarro	70

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	300
2.	Boscoscuro	77
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	246
2.	Idemitsu Honda Team Asia	230
3.	Flexbox HP40	197
7.	Liqui Moly IntactGP	123

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Fernández	2.04,103 min
2.	Roberts	2.04,137 min
3.	Ogura	2.04,280 min
4.	Arenas	2.04,386 min
5.	Vietti	2.04,498 min
6.	Dixon	2.04,505 min
7.	Bendsneyder	2.04,560 min
8.	López	2.04,697 min
9.	Schrötter	2.04,887 min
10.	Canet	2.04,891 min
11.	Arbolino	2.04,899 min
12.	Navarro	2.04,909 min
13.	Beaubier	2.04,934 min
14.	Alcoba	2.05,058 min
15.	Gonzalez	2.05,090 min
16.	Chantra	2.05,197 min
17.	Salac	2.05,342 min
18.	Zaccone	2.05,449 min
19.	Dalla Porta	2.05,175 min
20.	Aldeguer	2.05,227 min
21.	Baltus	2.05,485 min
22.	Van den Goorbergh	2.05,691 min
23.	Ramírez	2.05,763 min
24.	Skinner	2.05,937 min
25.	Corsi	2.06,138 min
26.	Antonelli	2.06,220 min
27.	Kubo	2.06,441 min
28.	Dylan Kelly	2.06,543 min

Moto3

Dennis Foggia nach Sieg wieder



MOTORSPORT IMAGES

Selbstbewusstsein wiedergefunden: Dennis Foggia will bis zum WM-Finale angreifen

Unglaublich, aber wahr: Beide Aspar-Piloten wurden aus dem Rennen gerissen, dafür gewann Leopard-Honda-Pilot Dennis Foggia – und kann sich wieder Hoffnungen auf den Titel machen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Dennis Foggia war wieder in Kampfstimmung. Der 21-jährige Italiener hatte in den letzten vier Grands Prix drei Nuller geschrieben, während die beiden Aspar-GasGas-Piloten Sergio García und Izan Guevara fleißig Punkte sammelten und es schien, als würden sie die WM nur noch teamintern austragen. Doch frisch aus der Sommerpause zurückgekehrt, wendete sich das Blatt nun zugunsten des Leopard-Honda-Piloten. „Ich habe in diesem Rennen wieder mehrmals versucht,

Moto3

Tatay Top 10

Nach einem knallharten Rennen überquerten die beiden Prüstel-CFMoto-Piloten Carlos Tatay und Xavier Artigas die Ziellinie als Zehnter und Elfter.

Das Wochenende begannen die beiden Prüstel-Piloten Kopf an Kopf. Artigas und Tatay waren im ersten freien Training 18. und 19., dann schaffte Artigas die Sensation und beendete den ersten Trainingstag als Dritter! Doch im Qualifying blieb Artigas Startplatz 15, Tatay gar nur 22. Doch am Sonntag kämpften beide voller Einsatz im hektischen Führungspulk. Während Artigas in viele Kämpfe verwickelt war, räumte Tatay die Gruppe von hinten auf. Einmal hätten sie sich fast gegenseitig abgeräumt, schließlich kamen sie als 10. und 11. Ins Ziel. „Das war ein schwieriges Wochenende“, meinte Tatay. „Meine Reifenwahl war nicht die beste, der Grip am Hinterrad war nicht optimal. Es war zwar eine gute Aufholjagd, aber wir wollen besser sein als Platz 10.“

„Es hat eine Weile gedauert, bis ich meinen Rhythmus hatte“, gestand Artigas. „Aber dann konnten wir einige Positionen gutmachen, und ich konnte mich zurück in die Führungsgruppe kämpfen.“ ■ IP



LEKL

Carlos Tatay: Viel gekämpft

Moto3

Erfolg und Drama

Die beiden Husqvarna-Piloten aus dem Team von Peter Öttl und Max Biaggi konnten sich in Silverstone zwar gut in Szene setzen, doch während McPhee bei seinem Heimrennen Siebter wurde, riss Ayumu Sasaki WM-Leader Sergio García aus dem Rennen.

Nach seinem Sieg in Assen ging Ayumu Sasaki mit besonderen Ambitionen ins erste Rennen nach der Sommerpause, und da es für John McPhee das Heimrennen war, sah man den Ehrgeiz in den Augen des klein gewachsenen Schotten besonders funkeln. Der 27-Jährige zeigte auf dem heimischen Kurs auch gleich seine Brillanz und lag nach dem ersten Trainingstag mit nicht weniger als 0,4 Sekunden Vorsprung auf Izan Guevara an der Spitze der Zeitenliste. Sasaki war Zehnter, und schließlich zogen beide ohne Probleme gleich in die Q2 ein. Sasaki qualifizierte sich im hektischen Treiben für Startplatz 9, McPhee gleich einen Platz dahinter.

In der riesigen Gruppe des Rennens mischten beiden Husqvarna-Piloten heftig an der Spitze mit. Sie waren so gut wie die ganze Zeit in den Top 6, und beide führten das Rennen zeitweilig an. Doch dann schlug das Schicksal zu: Sasaki bremste zu spät, knallte WM-Leader Sergio García ins Heck, und beide kugelten neben die Piste. García, der seine WM-Führung in den letzten Rennen wie einen Schatz gehütet hatte, war außer sich. Sasaki musste zur Kontrolle ins Krankenhaus, seinem bereits lädierten Körper tat der Unfall nicht gut. Doch bis zum Red Bull Ring in zwei Wochen hofft der 21-Jährige wieder fit zu sein.

John McPhee erkämpfte sich in der letzten Runde den dritten Platz. Doch in dem Gerangel der letzten

im WM-Kampf

mich vorne abzusetzen, das ist auf dieser Strecke aber nicht einfach“, gestand er. „Die anderen sind im Windschatten immer wieder herangekommen. Ich konnte mich in der letzten Runde aber so platzieren, dass mich bis zum Zielstrich niemand mehr überholen konnte. Ich bin sehr glücklich, mein letzter Sieg liegt schließlich fast fünf Monate zurück. Das Rennen in Indonesien erscheint jetzt so weit in der Vergangenheit. Dieser Sieg war so wichtig für meinen Titelkampf, und ich werde diese verrückte letzte Runde so schnell nicht vergessen. Ich hatte keine wirkliche Strategie für das Rennen, ich wollte einfach nur angreifen. Und das werde ich nun bis zum Ende dieser Saison tun.“ Foggia liegt 42 Punkte hinter WM-Leader Sergio García. Bei seiner fulminanten Aufholjagd letztes Jahr, die erst beim vorletzten Rennen durch das Abräumen durch Darryn Binder beendet wurde, hatte Foggia zu diesem Zeitpunkt 53 Punkte Rückstand auf Pedro Acosta.

Das verrückte Rennen hätte aber auch ganz anders enden können. Zunächst versuchte sich Izan Guevara an der Spitze abzusetzen, er wurde aber eingefangen, und er hielt sich fortan im riesigen Pulk auf, der bis zum 21. Platz ging, immer in Sichtweite seines Teamkollegen und Titelkontrahenten Sergio García. Vier Runden vor Schluss knallte Ayumu Sasaki in das Hinterrad von García und riss ihn aus dem Rennen. Doch die WM-Führung auf dem Silbertablett entging Izan Guevara, als Deniz Öncü und Iván Ortolá, die beide ein tolles Rennen fuhren, miteinander kollidierten. Ortolá stürzte und riss Guevara mit. Dass Öncü auf dem Motorrad blieb und aufs Podest fuhr, erleichterte ihn sehr. „Kenan Sofuoglu hatte mir angedroht, dass wenn ich nicht aufs Podest fahre, er mir daheim einen richtigen Job verpasst. Ich sollte in seinem Restaurant Teller waschen, damit ich merke, welches Privileg es ist, WM-Pilot zu sein.“ ■

eng beisammen



MAX RACING TEAM

Hier war noch alles gut: Sasaki (#71) an der Spitze, McPhee (#17) knapp dahinter

Kurven war er nicht mehr so gut platziert, verlor beim Kampf bis zur Ziellinie noch Positionen und kam eine Sekunde hinter dem Sieger als Siebter ins Ziel. „Das Rennen war wie erwartete sehr eng“, meinte McPhee. „Unsere Übersetzung war wegen des Windschattens lang gewählt. Doch das Rennen war in der zweiten Hälfte langsamer, mir fehlte es an Beschleunigung. Ich hoffte trotzdem auf ein Podium. Doch in der vorletzten Kurve hatte ich eine Berührung, und ich bin nach außen getragen worden. Dadurch habe ich noch einige Plätze verloren.“ Auf der positiven Seite ist, dass wir ein weiteres Rennen konstant vorne dabei waren und um einen Podiumsplatz kämpfen konnten. Das will ich auch beim nächsten Rennen in Österreich fortsetzen.“ ■ IP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Silverstone (GB) – 7. August 2022 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,300 km über 17 Runden à 5,900 km. 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	17	37.30,120 min	2.11,599 min	25
2.	Jaume Masia (E)	KTM	17	+0,252 s	2.11,094 min	20
3.	Deniz Öncü (TR)	KTM	17	+0,297 s	2.11,011 min	16
4.	Kaito Toba (J)	KTM	17	+0,738 s	2.11,576 min	13
5.	Stefano Nepa (I)	KTM	17	+0,762 s	2.11,397 min	11
6.	Diogo Moreira (BR)	KTM	17	+0,881 s	2.11,361 min	10
7.	John McPhee (GB)	Husqvarna	17	+0,932 s	2.11,178 min	9
8.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	17	+0,936 s	2.11,463 min	8
9.	Andrea Migno (I)	Honda	17	+1,108 s	2.11,594 min	7
10.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	17	+1,790 s	2.11,688 min	6
11.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	17	+1,827 s	2.11,502 min	5
12.	Scott Ogden (GB)	Honda	17	+2,050 s	2.11,586 min	4
13.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	17	+2,186 s	2.11,588 min	3
14.	Riccardo Rossi (I)	Honda	17	+2,383 s	2.11,557 min	2
15.	Adrian Fernández (E)	KTM	17	+21,029 s	2.11,973 min	1
16.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	17	+21,064 s	2.12,295 min	-
17.	Mario Aji (RI)	Honda	17	+21,188 s	2.12,430 min	-
18.	Taiyo Furusato (J)	Honda	17	+21,243 s	2.12,570 min	-
19.	Alberto Surra (I)	Honda	17	+21,430 s	2.12,628 min	-
20.	Nicola Fabio Carraro (I)	KTM	17	+21,454 s	2.12,703 min	-
21.	Joshua Whatley (GB)	Honda	17	+30,280 s	2.12,961 min	-
22.	Marc García (E)	KTM	17	+42,153 s	2.13,601 min	-
23.	Ana Carrasco (E)	KTM	17	+42,165 s	2.13,567 min	-
	Nicht gewertet:					
	Daniel Holgado (E)	KTM	17	+38,762	2.11,534 min	-
	Iván Ortolá (E)	KTM	16	+ 1 Runde	2.11,496 min	-
	David Muñoz (E)	KTM	16	+ 1 Runde	2.11,417 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	García	182
2.	Guevara	179
3.	Foggia	140
4.	Masia	127
5.	Öncü	114
6.	Sasaki	113
7.	Suzuki	94
8.	Migno	84
9.	Tatay	70
10.	Artigas	62

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	235
2.	Honda	206
3.	KTM	194
4.	Husqvarna	142
5.	CFMoto	101

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	361
2.	Leopard Racing	234
3.	Red Bull KTM Ajo	175
4.	Sterilgarda Max Racing Team	146
5.	Red Bull KTM Tech3	143
6.	CFMoto PrüstelGP	132
7.	MT Helmets - MSI	103

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Moreira	2.10,951 min
2.	Guevara	2.11,019 min
3.	Yamanaka	2.11,029 min
4.	Rossi	2.11,059 min
5.	Nepa	2.11,131 min
6.	Öncü	2.11,180 min
7.	Foggia	2.11,206 min
8.	Suzuki	2.11,245 min
9.	Sasaki	2.11,457 min
10.	McPhee	2.11,560 min
11.	García	2.11,570 min
12.	Holgado	2.11,623 min
13.	Migno	2.11,628 min
14.	Toba	2.11,646 min
15.	Artigas	2.11,827 min
16.	Fellon	2.12,155 min
17.	Furusato	2.12,255 min
18.	Ortolá	2.12,699 min
19.	Muñoz	2.11,732 min
20.	Fernández	2.11,750 min
21.	Masia	2.11,787 min
22.	Tatay	2.11,827 min
23.	Bartolini	2.12,061 min
24.	Ogden	2.12,289 min
25.	Carraro	2.12,340 min
26.	Whatley	2.12,631 min
27.	Surra	2.12,651 min
28.	Aji	2.13,818 min
29.	Carrasco	2.14,092 min
30.	García	2.14,602 min



Honda regiert

Es waren lange acht Jahre, die der größte japanische Hersteller auf einen Sieg beim wichtigsten Rennen im Land der aufgehenden Sonne warten musste. Doch jetzt fuhr HRC den insgesamt 28. Sieg beim Langstrecken-Klassiker in Suzuka ein.

Von: **Toni Börner**

Honda hat sich seinen Vorgarten zurückerobert: Auf der werkseigenen Rennstrecke von Suzuka konnten Iker Lecuona, Tetsuta Nagashima und Takumi Takahashi auf der Honda CBR 1000 RR-R Fireblade triumphieren. Das Trio gewann vor dem speziell für Suzuka aufgestellten Kawasaki Racing Team mit Jonathan Rea, Alex Lowes und Leon Haslam und den amtierenden Weltmeistern von SERT-Yoshimura-Suzuki mit Gregg Black und Kazuki Watanabe.

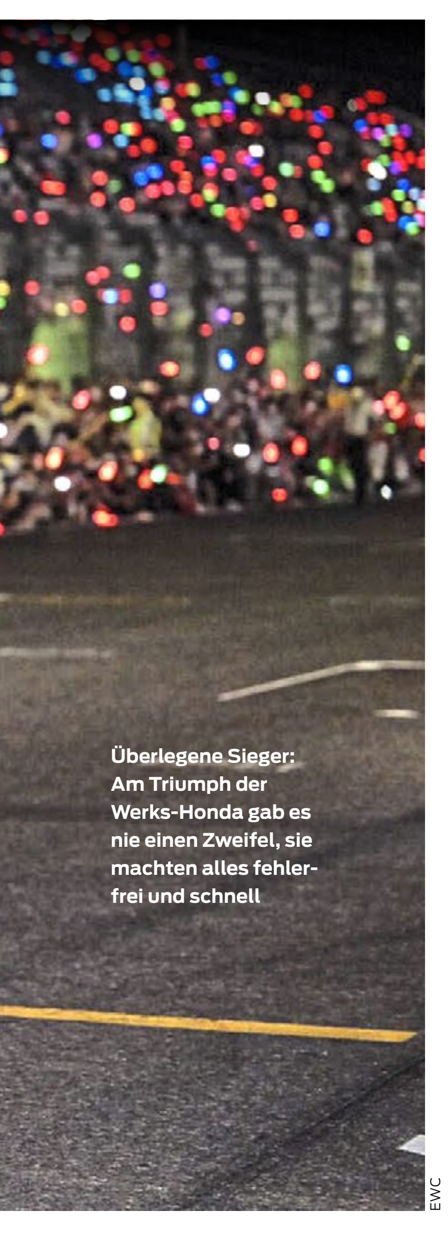
HRC hatte sich bereits die Pole-Position gesichert. YART Yamaha war in den Trainings auch immer stark unterwegs: Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa kamen alle unter 2.06 Minuten. Im Rennen waren dann, was die Führung angeht, nur die ersten rund 30 Minuten spannend, von denen 20 hinter dem Safety Car vergingen. Dann übernahmen Nagashima, Takahashi und Lecuona die Führung und fuhren ein absolut fehlerfreies Rennen. Zwar lag KRT immer noch in Schlagdistanz, dies war aber spätestens mit einem kleinen Sturz von Rea beim Überrunden Geschichte. Auf diesem Niveau zählte jede Tausendstelsekunde – auch bei jedem Boxenstopp.

Unter den Vorzeichen des auch die Endurance-WM betreffenden werksseitigen Ausstiegs von Suzuki will das Suzuki Endurance Racing Team (SERT) als absoluter Rekord-Weltmeister 2022 die Startnummer 1 ein letztes Mal verteidigen, und es sollte auch ein Suzuka-Sieg her.

> „Ich war immer unglücklich über die 8 Stunden von Suzuka 2019, deshalb bin ich froh, dass wir diesmal gewonnen haben und ich meinen Teil dazu beitragen konnte.“
>
> Takumi Takahashi

Neben der Stammmannschaft aus Sylvain Guintoli und Xavier Simeon war auf Wunsch von Yoshimura der Japaner Kazuki Watanabe an Bord geholt worden. In der Folge rutschte Gregg Black auf den Status des Reserve-Piloten. Doch schon vor dem eigentlichen Start des Events kamen die Hiobsbotschaften: Simeon positiv auf Corona getestet, Guintoli beim Sturz die Hand verletzt. Black war auf einmal ins Team gerutscht. Nach einem chaotischen Qualifying gab es für die Mannschaft nur Startplatz 22 – und am Ende auf Rang 3 das Podest. Dabei konnte sich das Team mehr als glücklich schätzen, dass Black mitgekommen war. Er war der deutlich schnellere des Duos, fuhr Doppelstints und brachte die GSX-R 1000 RR auf Podiumskurs.

Doch bis rund 45 Minuten vor Schluss schien die Sensation perfekt: YART Yamaha hatte sich mit Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa kräftig in den Kampf um den Sieg eingemischt. Man lag auf dem sicheren dritten Rang, mit Angriffspotenzial auf Platz 2. Doch dann stürzte Fritz beim Überrunden und nahm das Yamaha-Schwester-Team rund um den Sohn der Legende Norick Abe mit in die Bande. In der Folge verlor man rund zehn Minuten durch die Reparatur das Podest und bekam noch eine Ride-through-Penalty. Es war der erste Sturz und einzige Fehler von Fritz seit dem freien Training von Malaysia im Dezember 2019.



Überlegene Sieger: Am Triumph der Werks-Honda gab es nie einen Zweifel, sie machten alles fehlerfrei und schnell

EWC



EWC



Schön wär's gewesen: YART lag auf Podestkurs



EWC

Zu Hause am schönsten: HRC wieder ganz oben



EWC

Start zu den 8 Stunden von Suzuka 2022: Riesenspektakel, aber für die privaten WM-Teams unerschwinglich

Nur fünf permanente Teams aus der Langstrecken-Weltmeisterschaft waren nach Suzuka gereist: YART Yamaha, FCC Honda, SERT Suzuki, SRC Kawasaki und BMW Motorrad. Letztere fielen aus, SRC manövrierte sich mit einem frühen Sturz ins Hinterfeld. FCC sah zwar das Ziel, bangt aber zu Redaktionsschluss noch um das Leben des am Samstag verunfallten Gino Rea.

Wenig Teilnahme

„Bei den gestiegenen Reisekosten ist es finanziell unmöglich", sagte selbst Langstrecken-Urgestein Kevin Bolliger. Auch ERC Endurance Ducati verzichtete als Werksteam der Italiener auf das Japan-Rennen, weil wie bei BMW Factory kein lokaler Support da war. Von den fünf genannten WM-Teams nahmen die wenigsten Werkzeuge mit, sie bekamen sie vom Werk. Diese Unterstützung fehlt den nichtjapanischen Herstellern. Auch Manfred Kremer, ein absoluter Verfechter des olympischen Gedankens war nicht dabei, genau wie die #333 Yamaha, wo der Deutsche Florian Alt unter Vertrag steht. Selbst die Langstrecken-Erfinder-Nation Frankreich war nicht mit den üblichen Privat- oder Junior-Teams dabei. Von 45 gestarteten Teams waren deren 40 nichtpermanente aus dem Land der aufgehenden Sonne. Logischerweise fragten sich nicht wenige Fans dann, ob dieses Rennen zukünftig nicht als Einladungsrennen stattfinden sollte. Suzuka war immer etwas Besonderes, aber so ist sie für die WM irrelevant.

Abschied unter Tränen

Nichtsdestotrotz war Suzuka 2022 auch einmal mehr das Rennen von Legenden und deren Schaulaufen, der Beweis, dass Alter nicht vor Schnelligkeit schützt. Akira Yanagawa brannte Zeiten der Spitzengruppe in den Asphalt, wurde aber im Qualifying quasi von seinen langsameren jüngeren Kollegen aufgehalten. Norick Abes Sohn Maiki stand als jüngster Fahrer am Start, und seine Mannschaft wurde in den Schlussminuten abgeräumt. Nobuatsu Aoki beendete in Suzuka seine Karriere. Der 500-ccm-WM-Dritte von 1997 brach nach seinem letzten Stint weinend in der Box zusammen, ging dann aber doch nach draußen und wurde im laufenden Rennbetrieb mit Standing Ovations gefeiert. Suzuka hatte er 2009 gewonnen, beim Abschied wurde es Rang 18. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM (PROVISORISCH)

8 Stunden von Suzuka 7. August 2022, 3. WM-Lauf; 1245,694 km, 214 Rdn. à 5,821 km; 45 Teams gestartet, 34 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1	Team HRC (Nagashima/Takahashi T./Lecuona)	Honda	08:02.09,131 h
2	Kawasaki Racing Team Suzuka 8H (Haslam/A. Lowes/J. Rea)	Kawasaki	+ 1 Rd.
3	Yoshimura SERT Motul (Black/Watanabe)	Suzuki	+ 2 Rdn.
4	S-PULSE DREAM RACING – ITEC (Ogata/Cocoro/Tsuda)	Suzuki	+ 4 Rdn.
5	TOHO Racing (Kiyonari/Kunikawa/Kunimine)	Honda	+ 4 Rdn.
6	Honda Dream RT SAKURAI HONDA (Hamahara/Hiura/Kunii)	Honda	+ 4 Rdn.
7	YART – Yamaha Official Team EWC (Fritz/Canepa/Hanika)	Yamaha	+ 5 Rdn.
8	Team ATJ with JAPAN POST (Y. Takahashi/Ito/Koyama)	Honda	+ 6 Rdn.
9	TEAM KODAMA (Kodama/Nagao/Nagao)	Yamaha	+ 6 Rdn.
10	F.C.C. TSR Honda France (Hook/di Meglio)	Honda	+ 6 Rdn.

Da noch Überprüfungen anhängend sind, ist das Ergebnis nur provisorisch. Die WM-Stände wurden bis Redaktionsschluss nicht veröffentlicht. Die offiziellen Ergebnisse und WM-Stände werden wir in unserer nächsten Ausgabe nachreichen.

IDM Superbike

Assen statt Suzuka

Nach dem technischen Ausfall des BMW-Endurance-WM-Teams, das einen Top-10-Platz hätte herausfahren können, freut sich Markus Reiterberger auf das IDM-Wochenende in Assen.

Von: **Anke Wieczorek**

Bis zum Ausfall war die Rennwoche in Suzuka für das BMW Motorrad World Endurance Team gut verlaufen. Die Mannschaft um Teammanager Werner Daemen, die zum ersten Mal bei dem Klassiker antrat, behauptete sich als einziges Werksteam eines europäischen Herstellers im starken Feld der zahlreichen japanischen Teams und qualifizierte sich für Rang 9 in der Startaufstellung.

Hitze und hohe Luftfeuchtigkeit machten das Rennen zu einer physischen Herausforderung, aber bei Startfahrer Ilya Mikhalchik, Markus Reiterberger und Jérémy Guarnoni passte alles. Ein fünfter oder sechster Platz schien in Reichweite zu sein. Nach knapp vier von acht Stunden ging es für das BMW Motorrad World Endurance Team aber nicht mehr weiter. Diagnose: Motorschaden im Bereich des Kühlkreislaufs.

IDM Superbike-Leader Reiterberger war frustriert: „Wir waren immer zwischen den Top 5 und Top 8 dabei. Somit haben wir uns das Ziel gesetzt, unter die ersten fünf bis sieben zu fahren. Das wäre auch realistisch gewesen. Wir hätten unheimlich stark sein können. Schade, dass wir dann den technischen Defekt hatten.“ Nun will Reiterberger seinen Frust in Assen damit abbauen, dass er seinen vierten IDM-Titel weiter vorantreibt. ■



BMW

Markus Reiterberger in Suzuka: „Ein super Ergebnis wäre drin gewesen“

IDM Superbike

Baz in Assen am Start

Sensation am nächsten Wochenende in Assen: In der IDM Superbike werden auch die beiden WM-Piloten Loris Baz und Eugene Laverty am Start sein.

Von: **Anke Wieczorek**

Vor allem Rob Hartog hofft, bei seinem Heimrennen auf der SWPN-Yamaha die BMW-Macht an der Spitze empfindlich stören zu können. Sein Onkel Wil wurde zwölf Mal Niederländischer Meister und gewann fünf Grands Prix in der Halbliterklasse. Aber nicht nur Hartog hofft auf einen Heim-Vorteil, auch Ricardo Brink, Jereon Hilster (beide Team RR Socia Racing Team NL) und Pepijn Bijsterbosch (BCC Alpha Van Zon BMW) kennen ihre Heimstrecke gut und werden alles tun, um wichtige Meisterschaftspunkte aus Assen mit nach Hause zu nehmen. Aber sie werden es nicht leicht haben. Die beiden Superbike-WM-Fahrer Loris Baz und Eugene Laverty, die mit dem Team Bonovo Action BMW in der Superbike-WM fahren, werden in Assen am Start sein. Teaminhaber Jürgen Röder und Teammanager Michael Galinski haben ihre Wurzeln in der IDM und freuen sich auf ein Wiedersehen mit der Serie. Baz und Laverty sind Gastfahrer, bekommen also keine Punkte, werden aber für ein Spektakel sorgen. ■



BONOVO ACTION

Eugene Laverty (l.) und Loris Baz geben einen IDM-Superbike-Gaststart

NACHRICHTEN

MOTOGP
Aleix Espargaró hat seinen Highsider in Silverstone doch nicht ohne Brüche überstanden. Bei einem Check in Barcelona wurde ein Riss im rechten Fersenbein festgestellt. Eine OP ist nicht nötig, Espargaró wird auf dem Red Bull Ring fahren.

MOTORRAD-WM
Dorna und FIM haben die provisorischen Termine für die Wintertests 2023 bekannt gegeben. So wird der erste Test des nächsten Jahres wieder im malaysischen Sepang stattfinden, wo die Testfahrer und die MotoGP-Rookies vom 5. bis 7. Februar fahren werden. Vom 10. bis 12. Februar sind dann die MotoGP-Piloten dran. Weil die WM nächstes Jahr im portugiesischen Portimão beginnt, gibt es dort einen zweiten Vorsaisontest für die Königsklasse vom 11. bis 12. März. Die Moto2- und Moto3-Teams testen anschließend vom 17. bis 19. März.

ENDURANCE-WM
FCC-Pilot Gino Rea war bei den 8 Stunden von Suzuka im zweiten freien Training am Samstag schwer gestürzt. Der Brite wurde per Helikopter ins Krankenhaus gebracht. Über den genauen Gesundheitszustand des Honda-Piloten ist nichts Offizielles bekannt. Die Verletzungen scheinen aber so schwer zu sein, dass sich Offizielle, Fahrerkollegen und Teams vor dem Rennstart am Sonntag auf der Startgeraden versammelten, um ihm viel Kraft zu wünschen.

IDM SUPERSPORT 300
WM-Fahrer Lennox Lehmann, der zusätzlich zur großen Weltbühne auch den Großteil der IDM-Rennen bestreitet, gewann auf dem Schleizer Dreieck den ersten Lauf. Wegen technischer Probleme war im zweiten nur ein sechster Platz drin. In Assen will Lehmann wieder weiter nach vorn. Er muss sich aber gegen Fahrer aus neun Nationen durchsetzen.

Enduro-WM Zalaegerszeg

Erster Titel für Verona

Das Glück der Vorwoche beim EnduroGP der Slowakei blieb Wil Ruprecht nicht lange treu. In Ungarn ging der Sieg an beiden Tagen an KTM-Pilot Josep Garcia. Deshalb konnte der Italiener Andrea Verona (3-2) seinen Vorsprung in der EnduroGP-Weltmeisterschaft sogar noch komfortabel ausbauen.

Von: **Thomas Schiffner**

Eine Woche nach dem Slowakei-GP ging es schon zum vorletzten EnduroGP nach Zalaegerszeg in Ungarn. Zehn Wochen vor dem WM-Finale in Zschopau wurden die möglichen Schlussergebnisse in den Klassen etwas klarer.

Andrea Verona, der die EnduroGP-Wertung jetzt mit 28 Punkten Vorsprung anführt, sicherte sich und GasGas in Ungarn mit seinem elften Klassensieg vorzeitig den Enduro1-Titel.

Aussie Wil Ruprecht konnte seinen Schwung von der Slowakei nicht mitnehmen: Am ersten Tag versagte ihm, an zweiter Position hinter Josep Garcia liegend, seine TM den Dienst. Und das, als die ersten drei nur eine halbe Sekunde auseinanderlagen. Hondas Nathan Watson erbte den zweiten Tagesrang hinter dem Spanier. Watson konnte den WM-Spitzenreiter Andrea Verona um zwei Sekunden auf Distanz halten.

Am zweiten Tag setzte Garcia seine Dominanz mit Siegen in sechs Special Tests. Verona kam 28 Sekunden hinter ihm ins Ziel und blieb vor Ruprecht, der technisch wieder auf der Höhe war, womit der italienische GasGas-Pilot optimistisch nach Zschopau reist. „Jetzt liegt der EnduroGP-Titel in Deutschland im Fokus. Es wäre ein Traum“, so Verona.

Der Franzose Zach Pichon (Sherco) holte sich in Ungarn bereits den Junior-WM-Titel.

Eddy Hübner, einziger deutscher Kempe, kam an keinem der beiden Tage in die Punkte. ■


FUTURE7MEDIA

Doppelsieger Josep Garcia

ENDURO-WM

Zalaegerszeg (H), 6. August

1.	Josep Garcia (E), KTM	1:01.02,70
2.	Nathan Watson (GB), Hon.	+18,98 s
3.	Andrea Verona (I), GasGas	+20,75 s
4.	Jam. McCanney (GB), Husq.	+51,04 s
5.	Alex Salvini (I), Husqvarna	+57,81 s
6.	Daniel Milner (AUS), Fantic	+1.03,30
7.	Steve Holcombe (GB), Beta	+1.07,89m
8.	Matteo Cavallo (I), TM	+1.09,32
9.	Antoine Magain (B), Sherco	+1.56,30
29.	Edward Hübner (D), KTM	+5.38,08

Zalaegerszeg (H), 7. August

1.	Josep Garcia (E), KTM	59.22,95
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+27,91 s
3.	Wil Ruprecht (AUS), TM	+38,41 s
4.	Marc Sans Soria (E), Husqv.	+52,85 s
5.	Alex Salvini (I), Husqvarna	+56,83 s
6.	Hugo Blanjoue (F), KTM	+58,86 s
7.	Mikkael Persson (S), Husqv.	+1.05,88
8.	Steve Holcombe (GB), Beta	+1.13,24 m
9.	Nathan Watson (GB), Hon.	+1.31,02m
26.	Edward Hübner (D), KTM	+5.52,33

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 7 Veranstaltungen

1.	Andrea Verona	193 Punkte
2.	Wil Ruprecht	165
3.	Josep Garcia	155
4.	Nathan Watson	147
5.	Thomas Oldrati (I)	106
6.	Steve Holcombe	102
7.	Brad Freeman (GB)	78
8.	Mikkael Persson	68
9.	Matteo Cavallo	68
10.	Hugo Blanjoue	63

Speedway-EM Güstrow

Polnischer Doppelsieg

Janusz Kolodziej und Patryk Dudek sorgten für einen triumphalen Doppelsieg beim SEC-Rennen in Güstrow. Die deutsche Hoffnung Kai Huckenbeck blieb weit hinter den Erwartungen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Bei der zweiten Runde zur Speedway-Europameisterschaft waren die Dänen Leon Madsen und Mikkel Michelsen die großen Verlierer. Der Gewinner des ersten Rennens in Rybnik, Madsen, kam im entscheidenden Finallauf als Zweiter aus den Bändern, wurde aber letztlich bis auf Platz 4 durchgereicht. Titelverteidiger Michelsen scheiterte bereits im Hoffnungslauf nach nur mäßigem Start. Er konnte Daniel Bewley und Patryk Dudek nie ernsthaft Paroli bieten. Janusz Kolodziej hatte im Finale auf Startbahn 3 den besten Start und gab die Führung nicht mehr ab. Er führt nun die Gesamtwertung alleine an.

Sollte Kolodziej Europameister werden, ist ihm ein Startplatz in der GP-Serie 2023 sicher. Darauf angesprochen: „Das kann ich mir sehr gut vorstellen!“

Kai Huckenbeck tat sich von Anfang an schwer, obwohl er zu den erfahrensten Fahrern in Güstrow zählte. Die 298 Meter kurze Bahn lässt nur wenige erfolgreiche Linien zu, aber die kennt Kai eigentlich genau. Es fehlte ihm jedoch an den entscheidenden Stellen an Geschwindigkeit. Hinzu kam seine bekannte Startschwäche. In Lauf 11 wurde er nach einem ungestümen Angriff auf Rasmus Jensen als Sturzverursacher disqualifiziert. Wildcard-Fahrer Michael Härtel begann das Rennen mit einem Laufsieg und einem zweiten Platz furios. Danach konnte er jedoch keinen Punkt mehr einfahren. ■


QUASCHNING

Sieger und Nr. 1: Janusz Kolodziej

SPEEDWAY-EM

Güstrow (D), 6. August

1.	Janusz Kolodziej (PL)	12+3 Pkt.
2.	Patryk Dudek (PL)	12+2
3.	Daniel Bewley (GB)	11+1
4.	Leon Madsen (DK)	12+0
5.	Mikkel Michelsen (DK)	11
6.	David Bellego (F)	10
7.	Rasmus Jensen (DK)	8
8.	Vaclav Milik (CZ)	8
12.	Michael Härtel (D)	5
13.	Kai Huckenbeck (D)	5

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 4 Rennen

1.	Janusz Kolodziej	29 Punkte
2.	Patryk Dudek	26
3.	Mikkel Michelsen	25
4.	Leon Madsen	25
5.	Bartosz Smektala (PL)	18
6.	Piotr Pawlicki (PL)	16
7.	Oliver Berntzon (S)	13
8.	David Bellego	13
11.	Kai Huckenbeck	12
17.	Michael Härtel	5

YAMAHA

Fliegt immer höher: Zehnter GP-Sieg für Yamaha-Star Jeremy Seewer

GP-Sieg Nummer 10

Der Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha) schaffte mit dem Tagessieg im schwedischen Uddevalla ein Jubiläum: GP-Sieg Nummer 10. Tim Gajser (Honda) belegte trotz eines heftigen Sturzes am Samstag souverän Platz 2 und Glenn Coldenhoff machte als Tagesdritter für das Yamaha-Team den Sonntag perfekt. In der MX2-Klasse ging das Duell Jago Geerts vs. Tom Vialle in die nächste Runde – mit dem besseren Ende für den belgischen Yamaha-Piloten. Simon Längenfelder auf der Factory-GasGas zeigte erneut zwei bärenstarke Rennen und wird zum Dauergast auf dem Podium.

Von: **Frank Quatember**

Teil 1 des zweiteiligen Abstechers in den Norden Europas startete im schwedischen Uddevalla. Nach zwei Jahren Corona-Pause kehrte die Motocross-WM zurück in das idyllische Glimminge Motorstadion mit dem berühmten Felsen, auf dem sich Hunderte Fans die besten Plätze bereits am frühen Morgen gesichert hatten.

Spitzenreiter Tim Gajser sorgte für den ersten Aufreger. Im Zeittraining am Samstag flog der Slowene spektakulär in einer der zahlreichen Highspeed-Sektionen ab, gab aber tags drauf Entwarnung. Die Pole-Position am Gatter für den Sieg im Qualifying ging an seinen Teamkameraden Mitch Evans, der zu Tränen gerührt seinen ersten Laufsieg feierte. Leider brachte das dem Aussie danach wenig Glück.

Holeshot für Guillod

Während Evans in der Anfangsphase von Lauf 1 stürzte und weit zurückfiel, schaffte Valentin Guillod sensationell den Holeshot, wurde aber nach wenigen Metern vom entfesselten Yamaha-Trio Renaux, Seewer und Coldenhoff eingefangen. Sehr zur Überraschung von Teamboss Louis Vosters: „Wir haben nach Problemen in der Quali über Nacht einiges am Setup geändert. Dass sich das so auszahlt, wow!" Lediglich der ruhig gestartete Tim Gajser konnte das Tempo der Blauen mitgehen, aber an der Reihenfolge nichts ändern. Jeremy Seewer versuchte fast das gesamte Rennen über, seinen französischen Teamkollegen zu passieren, fand aber nicht die Überholspur. Guillod hatte im Endspurt Pech. Der Schweizer wollte den erfolgreichen Angriff von Romain Febvre (Kawasaki) in der Schlussrunde kontern, rutschte aber aus der Spur und von der Strecke und fiel dadurch von Rang 6 auf 9 zurück.

Jeremy Seewer holte für Yamaha in Lauf 2 den Startsieg. Am Hinterrad machte aber sofort Febvre Druck. Gajser war zunächst erneut im Nachteil, atmete aber tief durch und passierte innerhalb weniger Kurven drei Topfahrer inklusive Febvre und tauchte seinerseits im Windschatten von Seewer auf. Laufsieger Renaux ging in der Startrunde hart zu Boden und wurde zudem



GASGAS

Angekommen: Simon Längenfelder (GasGas) vor Tom Vialle (KTM)

„Ich wusste, dass ich trotz schlechtem Startplatz gewinnen kann.“

Jeremy Seewer, GP-Sieger

von nachfolgenden Piloten getroffen. Für den MX2-Champion fand damit der Arbeitstag ein schmerzhaftes Ende. Dagegen hatte Honda-Pilot Mitch Evans diesmal ein gutes Los am Start gezogen und setzte sich auf Platz 4 hinter Febvre. Bis ins Ziel fuhr das Quartett mit Seewer an der Spitze in einem Zeitfenster von gerade mal fünf Sekunden, doch keiner wollte zu viel riskieren. Damit feierte Jeremy Seewer GP-Triumph Nummer 10 der Karriere. „Der Startplatz war hier nicht so wichtig“, resümierte der Bülacher.

MX2: Geerts vs. Vialle

„Ich wusste, dass ich trotzdem gewinnen kann. Im Moment fühle ich mich einfach super!“ Für Tim Gajser rückt der WM-Titel bei noch drei ausstehenden Rennen näher, wenngleich sein Highspeed-Sturz ein Warnzeichen war.

Die Spannung in der kleinen Klasse lebt weiter vom spektakulären Zweikampf Geerts gegen Vialle, Yamaha contra KTM. Auch in Uddevalla fuhren beide Titelkandidaten am Limit. Sowohl dem Belgier als auch dem Franzosen unterliefen jeweils ein schwerer und laufentscheidender Fehler. In Lauf 1 zog der wilde Norweger Horgmo (Kawasaki) den Holeshot, gefolgt vom Deutschen Längenfelder. Doch Vialle war nicht zu halten, knackte beide Jungspunde im Schnelltempo.

Geerts war gefordert und brauchte nur eine Runde mehr, um am Hinterrad von Vialle aufzutauchen. Doch in Runde 5 folgte der Fehler des Belgiers, Geerts stürzte und fiel auf Platz 3 zurück. Er brauchte nur zwei Runden, um den Fehler auszubügeln, doch Vialle war der Sieg nicht mehr zu nehmen. Simon Längenfelder wurde guter Vierter und nahm den Schwung mit in Lauf 2. Hier konnte der 18-jährige Franke den Start gewinnen und verteidigte seine Führung heldenhaft bis Rennhälfte. Dann war gegen Geerts und Vialle Widerstand zwecklos – Längenfelder sicherte souverän Platz 3 vor Roan van de Moosdijk und Kevin Horgmo. „Ein Pokal mehr zu Hause“, jubelte der Gas-Gas-Pilot im Ziel. Der GP-Sieg ging an Geerts, der sich nun auf finnischen Sand freut. ■

NACHRICHTEN

DRITTE MOTOCROSS-WM KOMMT
In 2023 soll es neben der Motocross-WM und den beiden US-Serien AMA Supercross und Lucas Oil Motocross eine zusätzliche hochdotierte „Weltmeisterschaft“ geben. Das Ganze nennt sich SuperMotocross WM, wird von den Schwergewichten Feld Motor Sports und MX Sports Pro Racing veranstaltet und konkurriert mit der schon terminierten neuen Supercross-WM des australischen Promoters SX Global. Gefahren werden sollen zwei Playoff-Runden mit anschließendem Finale in Los Angeles.

HUMMEL IN MELSUNGEN
Sieger beim Grasbahnrennen in Melsungen wurde in der Soloklasse Weltmeister Romano Hummel (NL) vor dem Franzosen Mathieu Trésarrieu und dem Dänen Jacob Bukhave. Bei den I-Gespannen setzten sich Venus/Heiß gegen Brandhofer/Mollema und den niederländischen Comeback-Mann Sven Holstein (mit Natasha Bartlett) durch. Den dritten Lauf der Gespann-Masters gewann das Damengespann Nicole Standke/Resi Hölper vor Davey Dodds/Silvia Middel (NL) und dem Comeback-Team Bischoff/Siebert.

BIELMEIER POKALSIEGER
Den DMSB-Bahnpokal der Solofahrer gewann am Samstag in Hertingen Julian Bielmeier vor Mario Niedermaier und Finn Loheider. In der internationalen Klasse war das Ergebnis das gleiche wie am Folgetag in Melsungen: 1. Romano Hummel, 2. Mathieu Trésarrieu, 3. Jacob Bukhave.

LANDSHUT UNTERLIEGT
Die Landshut Devils unterlagen zu Hause im Hinkampf des Playoff-Viertelfinales der 1. polnischen Speedway-Liga Krosno mit 40 : 50. Bester Landshuter war erneut Kai Huckenbeck (12 Punkte). Rückkampf ist am Donnerstag in Krosno.

MOTOCROSS-GP SCHWEDEN/MXGP

Uddevalla (S): 07. August, 15. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 18 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	34.01,852 min = 51,412 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 1,181 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+5,368 s
4.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 8,595 s
5.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	+ 16,260 s
6.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 20,153 s
7.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 26,262 s
9.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 34,638 s
20.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1.17,883 min
23.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.23,160 min

Uddevalla (S): 07. August, 15. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 18 Grad. **2. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 19 Runden à 1,620 km (= 30,780 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	35.23,814 min = 52,174 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 1,990 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 6,503 s
4.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	19	+ 7,646 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 7,908 s
6.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 9,726 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 16,238 s
12.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	19	+ 42,139 s
15.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 54,268 s
29.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	12	+ 7 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	645 Punkte
2.	Jeremy Seewer	530
3.	Jorge Prado	496
4.	Glenn Coldenhoff	478
5.	Maxime Renaux	466
6.	Ruben Fernandez (E)	354
7.	Brian Bogers (NL)	351
16.	Henry Jacobi	187
21.	Tom Koch	75
23.	Valentin Guillod	73

1.	Yamaha	668 Punkte
2.	Honda	652
3.	GasGas	526

MOTOCROSS-GP SCHWEDEN/MX2

Uddevalla (S): 07. August, 15. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 18 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.01,886 min = 51,411 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 6,750 s
3.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 10,957 s
4.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 13,213 s
5.	Mikkel Haarup DK)	Kawasaki	18	+ 13,604 s
6.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 14,253 s
7.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 32,575 s
8.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 33,621 s
9.	Stephen Rubini (F)	Honda	18	+ 54,730 s
23.	Marcel Staufer (A)	KTM	0	+ 18 Runden

Uddevalla (S): 07. August, 15. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 18 Grad. **2. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 19 Runden à 1,620 km (= 30,780 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	35.16,594 min = 52,352 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 1,636 s
3.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 20,261 s
4.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	19	+ 22,737 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	19	+ 23,763 s
6.	Jan Pancar (SLO)	KTM	19	+ 30,258 s
7.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 31,756 s
8.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	19	+ 32,395 s
9.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 34,477 s
21.	Marcel Staufer (A)	KTM	16	+ 2 Runden

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	637 Punkte
2.	Tom Vialle	614
3.	Simon Längenfelder	507
4.	Kevin Horgmo	446
5.	Thibault Benistant	405
6.	Mikkel Haarup	387
7.	Andrea Adamo (I)	365
19.	Jeremy Sydow (D)	104
21.	Kevin Brumann	82
37.	Noah Ludwig	19

1.	Yamaha	678 Punkte
2.	KTM	653
3.	GasGas	562



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



1971/75 BMW 3.0 CSI / CSL, perfekt restauriert oder 1A Original… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



2002 BMW Z8, erst 56.800 km, Carfax, sehr gepflegt, € 209.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Softwareoptimierung/Ecooptimierung by MS-Tuning. Mehr Leistung/Drehmoment, weniger Verbrauch! Für alle BMW, VAG, Mercedes AMG uvw. ... Allradleistungprüfstand, Fahrzeugteile uvm. www.ms-tuning.de H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

BMW Alpina



1970/2003 Alpina Sammlungsstücke im erstklassigen Zustand … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Bugatti



2005/15 Bugatti Veyron 16.4, erste Serie, für Sammlung gesucht … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari



2008 Ferrari 612 Scaglietti, grigio ingrid, 42.700 km, top gepflegt, €139.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, cargold-collection.com H



2002/04 Ferrari Enzo, EU-Fahrzeug, geringe Laufleistung … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes



G 500 L "AMG", EZ 16, 39000 km, 310 kW (421 PS), AMG-Paket, top Ausstattung, MB-Service neu, 86.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58826



1989 Mercedes 560 SL, unrestaurierter Sammlerzustand, Wertgutachten, Hard-Top, H-Zulassung, VB 54.000,- €. Tel. 07621/56985 ab 18:00 Uhr



G 63 AMG, Vollausstattung, 400 km, EZ 03/2022, 430 kW (585 PS), dunkelgrau, Vollausstattung, Preis auf Anfrage, Mwst. ausweisbar. Tel. 0151/1539 3087

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58809



2009/14 Mercedes SLS AMG, geringe Laufleistung, gute Farbe… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



SLC 43 AMG, EZ 11/2017, nur 28562 km, 270 kW (367 PS), designo hyazinthrot metallic, Leder, Navi, Klima, ., 58.755,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58822



1976/2000 AMG Raritäten und Sammlerstücke, nur original ! … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche



992 Turbo S, 1600 km, 478 kW (650 PS), Leder Bi-Color, Vollausstattung, abs. neuwertig, abholbereit 289.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58825



Porsche Cayman R, Approved, 1. Hd., 57850 km, 330 PS, platinsilber-metallic, Klima, VB 79.987,- €, 2 Jahre Approved und Service neu, scheckheftgepflegt. Chiffre 3687785

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58807

1993/98 Porsche 993, Original und wenig km … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



1996 Porsche 993 Turbo, 98.238 km, original, € 189.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Stra?enfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





Smart

www.berlin-tuning.com H



Versicherungen





Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 35/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 € (Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Leserbriefe

BILD DER WOCHE


MOTOGP

Aleix Espargaró verletzte sich im Freien Training nach einem Sturz am Knöchel und fuhr am Sonntag dennoch auf Platz 9

Besser Tee trinken

Formel 1 in Ungarn
MSa 34/2022

Der Plan B bei Ferrari sollte bedeuten, endlich den Mattia Binotto am Kommandostand zu entfernen! Was der als Teamchef seinen Fahrern zumutet, ist aus meiner Sicht absolut grenzwertig! Binotto sollte nach Hause gehen und dort seinen Tee trinken. Sorry, ich bin eigentlich ein Ferrari-Fan und sage das nicht erst seit dem letzten Grand Prix.

Hans Jurcys
D-68723 Oftersheim

Leider musste ich zu meinem Bedauern feststellen, dass es beim Grand Prix in Ungarn kein gedrucktes Rennprogramm mehr gab. Für Formel-1-Begeisterte ginge das ja noch, aber wie kann man feststellen, welcher Fahrer in der Formel 2 und in der Formel 3 unterwegs ist? Lediglich ein Faltblatt war kostenlos zu haben, auf dem die Tribünen und der Zeitplan abgebildet waren. Der Rücktransport von der Rennstrecke am Abend nach Budapest erfolgte nur mit Taxis. Tausende Menschen, Wartezeit bis zu drei Stunden. Preis mindestens 120 Euro. Sonst war Ungarn eine gute Veranstaltung.

Ludwig Rieger
A-4654 Bad Wimsbach

Nur konsequent

Rücktritt von Sebastian Vettel
MSa 34/2022

Der Rücktritt von Sebastian Vettel ist richtig. Ein Formel-1-Fahrer, der sein Leben lang unnütz im Kreis fährt und schon zig Mal um die Erde geflogen ist, kann nicht plötzlich der Ober-Mahner in Sachen Umwelt sein. Da er es ja scheinbar wirklich ernst meint mit seiner „Wir machen mit bei der Rettung der Erde"-Einstellung, hat er die richtigen Konsequenzen gezogen. Abgesehen davon hat er den sportlichen Höhepunkt seiner Karriere auch schon länger überschritten.

Ralf Groß
D-54451 Irsch

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Freitag, 12. August		
23.00	Endurance-WM, EWC All Access	Eurosport 1
Samstag, 13. August		
ab 06.00	W Series, alle Rennen 2022 (Wh.)	Sky Sport F1*
08.00	Formel E Seoul, 1. Qualifying (Aufz.)	Eurosport 2*
08.30	Formel E Seoul, 1. Rennen **LIVE**	Pro Sieben
08.50	Formel E Seoul, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
10.15	Endurance-WM 8h Suzuka, Highlights	Eurosport 2*
12.00	IndyCar Series, Indy 500 2022 (Wh.)	Sky Sport F1*
12.30	GT Masters Nürburgring, Highlights	N-TV
Sonntag, 14. August		
08.00	Formel E Seoul, 2. Qualifying (Aufz.)	Eurosport 2*
ab 08.30	Div. F1-Klassiker 1983-1989 (bis 13.00)	Sky Sport F1*
08.30	Formel E Seoul, 2. Rennen **LIVE**	Pro Sieben
08.50	Formel E Seoul, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.00	MX2-WM Hyvinkää, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	MXGP-WM Hyvinkää, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.15	F1-Klassiker, GP Nürburgring 2007	Sky Sport F1*
15.00	MX2-WM Hyvinkää, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	MXGP-WM Hyvinkää, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
ab 20.00	Motocross-WM Hyvinkää, alle Läufe (Wh.)	Eurosport 2*
20.30	NASCAR Cup Series, Richmond **LIVE**	Sport 1+*
Dienstag, 16. August		
ca. 23.00	Formel E Seoul, 2. Rennen (Wh.)	Eurosport 2*
anschl.	Speedway-WM Cardiff, Highlights	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Samstag, 13. August & Sonntag, 14. August		
---	Rallycross-WM Hell, komplett **LIVE** www.fiaworldrallycross.com*	
Samstag, 13. August		
00.55	Formel E Seoul, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
02.45	Formel E Seoul, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
04.30	Formel E Seoul, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
08.30	Formel E Seoul, 1. Rennen **LIVE**	ran.de
ca. 09.15	Oldtimer-GP, der Samstag **LIVE**	YouTube
Sonntag, 14. August		
02.25	Formel E Seoul, 3. Freies Training **LIVE**	ran.de
04.30	Formel E Seoul, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
08.15	Oldtimer-GP, der Sonntag **LIVE**	YouTube
08.30	Formel E Seoul, 2. Rennen **LIVE**	ran.de

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
12.–14.08.	49. AvD Oldtimer Grand Prix, Nürburgring	D
14.08.	Tourenwagen/BTCC, Snetterton	GB
13./14.08.	Formel E, Seoul (2 Rennen)	ROK
13./14.08.	NASCAR Truck/Cup Series, Richmond	USA
13./14.08.	Langstreckenrennen, 24h Zolder	B
14.08.	Rallycross-WM, Hell	N
Motorrad		
12.08.	German Speedway Masters, Teterow	D
13.08.	Speedway-WM, Cardiff	GB
13.08.	Sidecar-Bahnsport-EM, Semifinale Bad Hersfeld	D
13.08.	US Motocross Nationals, Unadilla	USA
13./14.08.	Hardenduro-WM, Tennessee	USA
13./14.08.	Supermoto-DM, Harzring	D
14.08.	Motocross-WM, Hyvinkää	FIN
14.08.	Speedway-U21-WM, Cardiff	GB
14.08.	Grasbahnrennen, Rastede	D

Vorschau



XPB

Valtteri Bottas spricht im MSa-Interview über seinen Neuanfang bei Alfa Romeo

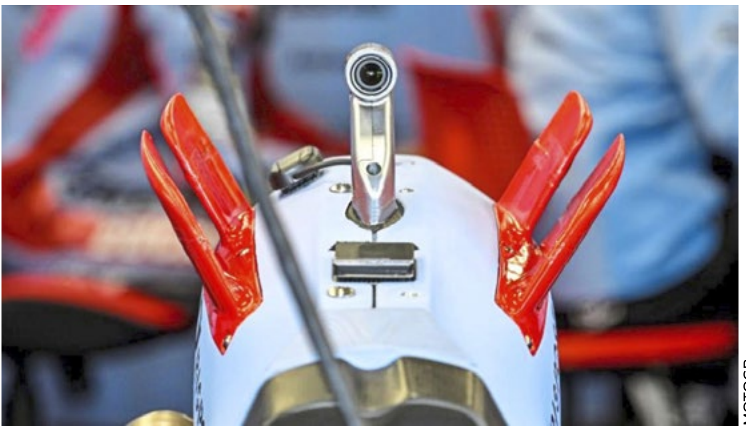

MOTORSPORT IMAGES

Die Formel E trägt das Saisonfinale bei ihrem Debüt in Seoul aus



WRX

Im norwegischen Hell feiert die Rallycross-WM den Saisonauftakt


MOTOGP

Ducatis neueste Idee: Was bewirkt der Stegosaurus-Heckflügel auf der Desmo?